



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 66]

नई दिल्ली, शनिवार, मई 3, 2003/वैशाख 13, 1925

No. 66]

NEW DELHI, SATURDAY, MAY 3, 2003/VAISAKHA 13, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 अप्रैल, 2003

सं. टैम्प/104/2001-वी.पी.टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धरा 48, 49 तथा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार (i) विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के दरमान में संशोधन/आशोधन तथा (ii) पॉल जहाजों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के सम्बन्ध में विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वी.पी.टी.) से प्राप्त प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं.-टैम्प/104/2001-वी.पी.टी.

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास ..... आवेदक

आदेश

(17 मार्च, 2003 को पारित)

1.1. इस प्राधिकरण ने वी. पी. टी. के दरमान के सामान्य संशोधन को अनुमोदित करने के लिए 16 मई, 2001 को एक आदेश पारित किया था।

1.2. उपर्युक्त आदेश के संबंध में कारगो संबंधी / जलयान संबंधी प्रभारों तथा नौभरण / जलयान मरम्मत अनुज्ञप्ति शुल्क में हुई बेतकसा पृद्धि की समीक्षा हेतु कुछ प्रयोक्ता संगठनों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए थे। अभ्यावेदन की प्रारंभिक समीक्षा के आधार पर यह पाया गया कि प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दों में वास्तव में गलतियां हुई हैं इसलिए इन अभ्यावेदनों को उनकी टिप्पणियों के लिए विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वी. पी. टी.) को भेजा गया था। संबंधित प्रयोक्ताओं से चर्चा करने के पश्चात् वी. पी. टी. ने कुछ शर्तों के साथ दरमान में आशोधन / संशोधन संबंधी प्रस्ताव के साथ-साथ पॉल जहाजों के संबंध में अतिरिक्त टग किराया प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु भी प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं।

घटकों में कुछ शर्तों/प्रयुक्तों की सीमा

2. अन्य प्रतिनिधि धिकायों के साथ विराखापदनम पत्तन प्रयोक्ता संघ ने जहाज संबंधी / कारगो संबंधी कुछ प्रश्नों में संशोधन हेतु संयुक्त अभ्यावेदन दिया है। संयुक्त अभ्यावेदन में दिए गए कुछ मुख्य बिन्दु नीचे दिए जा रहे हैं :-

- (i). लंगरगाहसे / तक की शिफ्टिंग सामान्य शिफ्टिंग मानी जाए तथा पायलट कार्य फीस उद्ग्रहण के बजाय शिफ्टिंग प्रभार लागू किए जाएं।
- (ii). 1500 मीट्रिक टन से कम जहाज की उत्तरार्ध / लदवाई हेतु पायलट कार्य फीस में 15% छूट संबंधी संशोधन पूर्व के उपबंध को फिर से शुरू किया जाए तथापि इस हेतु टन सीमा 1500 मीट्रिक टन से 2000 मीट्रिक टन की जाए।
- (iii). जहाजों के जी. आर. टी. के आधार पर निर्धारित किए गए शिफ्टिंग प्रभार बहुत अधिक तथा सर्वांगी हैं जिन पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता है तथा उनको कम करके यथोचित स्तर पर लाने की आवश्यकता है।
- (iv). प्राथमिक गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण पर थर्मल कोयले तथा कोकिंग जहाजों को पहले उपबंध को शामिल करने की आवश्यकता है जबकि टैम्प ने अंतिम रूप बनने तक प्राथमिकता गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण की पूर्ण क्षमता की अनुमति दे दी है।
- (v). सड़क पर जहाज के उठाने के आधार पर 25% से 75% के रेंज में गोदी किराया प्रतिरत के रूप में निर्धारित किए गए संशोधित रोड स्टीड प्रभार संशोधन पूर्व उद्ग्रहीत सामान्य प्रभारों से बहुत अधिक हैं।
- (vi). छोटे फर्सीलों हेतु घाट शुल्क प्रभारों में 25% की छूट, जो संशोधित दस्मान से उठा दी थी, को अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में छोटे व्यापारियों को प्रोत्साहित करने के लिए फिर से शुरू किया जाए जिससे कि काकीनाडा पर शिफ्ट करने के बजाय विराखापदनम पत्तन का उपयोग हो सके।

- 3.1. अभ्यावेदन में उल्लेखित विभिन्न बिन्दुओं पर वी. पी. टी. द्वारा वी. पी. यू. ए. ए. तथा अन्य सदस्य संगठनों के साथ चर्चा हुई थी और इनमें से कुछ मुद्दों पर सहमति भी हुई थी। तदनुसार वी. पी. टी. ने दो सूचियों (क) सहमति सूची तथा (ख) असहमति सूची प्रस्तुत की हैं।

- 3.2. जिन मुख्य बिन्दुओं पर वी. पी. टी. तथा संबंधित प्रयोक्ताओं के बीच सहमति हुई वे निम्नानुसार हैं :-

- (i). पेट्रोलियम, तेल तथा स्नेहकों को पॉल परिभाषा में शामिल करने का प्रस्ताव है।

- (ii). अन्य फत्तनों पर प्रचालित पद्धतियों के संबंध में यह प्रस्ताव है कि किलोलीटर आधार पर सामूहिक यानांतरण प्रमारों की वर्तमान पद्धति को जारी रखा जाए।
- (iii). पायलट कार्य फीस की छूट निम्नलिखित मामलों में प्रस्तावित है :-
- (क) यदि किसी टैंकर को फत्तन के बाहर खाली करने / उसका यानांतरण कार्य पूरा होने के बाद कच्चे तेल की यानांतरण प्राप्ति हेतु छोट्ट (सॉटर) टैंकर नामित किया जाता है और यदि प्रचालन अपेक्षाओं में इस टैंकर को पुनः जगह देने के लिए लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है तो इन प्रचालनों को केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (ख) बाहरी फत्तन में मदर टैंकर से कच्चा तेल लेने बाद यदि सॉटर टैंकर को लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और कच्चे तेल की उत्तराई / यानांतरण के लिए फिर से फत्तन में लाया जाता है तो ऐसे प्रचालन को केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (ग) इसी प्रकार खण्ड कारगो (कच्चा तेल) की उत्तराई / यानांतरण के बाद यदि किसी टैंकर को लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और यानांतरण / उत्तराई प्रचालन हेतु फत्तन के अंदर या बाहर लाया जाता है तो इसे शिफ्टिंग माना जाएगा। प्रस्तावित उपबंध कम निष्पादन / मरम्मत के लिए रौरु में शिफ्ट किए गए टैंकरों के मामले में लागू नहीं है।
- (घ) यदि किसी कार्यशील जहाज को आउस्टिंग प्राथमिकता जहाज को जगह देने हेतु गोदी से लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और बाद में फिर फत्तन में लाया जाता है तो ऐसा संचालन भी शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (iv). अनुसूची 2.2 में पायलट कार्य फीस की रियायती उद्ग्रहण को अनुमति देने संबंधी टिप्पणी को निम्नानुसार आरोधित किया जाए :-
- " जहाज फत्तन में प्रवेश करें परन्तु कारगो या यात्रियों को हँडल न करें " इससे दरमान में दिए गए समान उपबंध को ध्यान में रखकर लिए भी परस्पर सहमति होती है।
- (v). समयोपरि भत्ते / अतिरिक्त अधिकारी प्रमारों सहित फैडरों के शिफ्टिंग के लिए समेकित प्रमार उद्ग्रहण संबंधी प्रस्ताव शीघ्र ही टेम्प से अनुमोदन लेने के लिए प्रस्तुत किया जाएगा।
- (vi). धर्मल कोयला तथा कोकिंग कोयला जहाजों के लिए प्राथमिकता गोदी किराया प्रमारों का उद्ग्रहण न करने संबंधी प्रयोक्ताओं से प्राप्त अन्यायेदनों के संबंध में एक उपबंध शामिल करने का प्रस्ताव रखा गया है जिससे सामान्य कारगो गोदी (जी.सी.बी.) में जहाजों को जगह देने पर प्राथमिकता गोदी किराया प्रमार नहीं लगेगा।
- (vii). इसने दंडात्मक गोदी किराया प्रमारों, जैसा कि संयुक्त अन्यायेदन में उल्लेख किया गया है, में लैशिंग शब्द के स्थान के पर सिक्वोरिंग शब्द को प्रतिस्थापित करने के लिए प्रयोक्ता के सुझाव पर सहमति दे दी है।
- (viii). (क) बार्जों से बंकर और जलापूर्ति के मामले में जहाज को गोदी में दंडात्मक गोदी किराए के बिना 8 घंटे ठहरने की अनुमति दी जाएगी।
- (ख) जलापूर्ति के मामले में बार्ज को जहाज के पास खड़ा करने के समय से 12 घंटे के लिए जहाज को बिना दंडात्मक गोदी किराए के ठहरने की अनुमति दी जाएगी।

(ग) बार्ज के अलावा दूसरे साधनों से जल / बंकर लेने वाले जहाजों को कार्गो की लदाई / उताराई कार्य के पूरा होने के समय से 8 घंटे के लिए दंडात्मक गोदी किराए के बिना ठहराने की अनुमति दी जाएगी।

- (ix) वस्तुवार चुक शिफ्ट आउट पुट (आयात) हेतु निर्धारित सारणी में क्रम सं0 25 तथा 26 में दी गई नामावली में लैम कोक के स्थान पर कोक कोल रखने का प्रस्ताव है।
- (x) पत्तन में जगह पाने हेतु रोड स्टीड पर लंगर डाले खड़े जहाज को रोड स्टीड प्रभार नहीं देना होगा तथापि रोड पर लंगर डाले हुए जहाज तथा समुद्र में जाने वाले जहाजों (यानांतरण हेतु नामित टैंकरों को छोड़कर) को रोड स्टीड चार्ज देना होगा।
- (xi) रोड पर पुनः लंगर डाले और कूड यानांतरण हेतु प्रतीक्षास्त कूड टैंकरों के मामले में लागू गोदी किराए के रोड स्टीड प्रभारों में 12.5% की कमी की गई। अपेक्षित कारगो पर रोड स्टीड प्रभारों का उद्ग्रहण केन गोदी किराया प्रभारों के आधार पर नहीं बल्कि नॉन गोदी किराया प्रभारों के आधार पर किया जाएगा। लंगरगाह में पॉल यानांतरण हेतु खड़े मदर / डॉटर टैंकर से किसी रोड स्टीड प्रभार का उद्ग्रहण नहीं किया जाएगा।
- (xii) थोक यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए परिमाण के संबंध समय सीमा तिमाही विनिर्दिष्ट की गई है।
- (xiii) कूड तथा पॉल के यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों के संबंध में अनुसूची 3.1 की क्रम सं0-6 में लॉचिस शब्द के बाद फेंडर शब्द को शामिल करने का प्रस्ताव रखा गया है।
- (xiv) समेकित प्रभारों में पत्तन शुल्क, गोदी किराया, पायलट कार्य ( एक शिफ्टिंग सहित ) तथा फायर फ्लोट प्रभारों के अतिरिक्त घाट शुल्क ₹02 प्रति कि. ली. भी शामिल होगा।
- (xv) तुरंत या कुछ समय बाद खाली होने तथा उपयोग में लाए जाने वाले किसी आयात कंटेनर के मामले में अतिरिक्त प्रशुल्क को रुपए प्रशुल्क में बदलने के लिए जहाज के प्रवेश दिन पर विचार किया जाए।
- (xvi) आर.आर. सामग्री की एक सूची को घाट शुल्क अनुसूची में याद टिप्पणी के रूप में सम्मिलित करने का प्रस्ताव है।

3.3. जी. बी. टी. ने निम्नलिखित उन मुद्दों को सूचीबद्ध किया है जिन पर उसके तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच सहमति नहीं बन सकी

- (i) पत्तन छोटे पार्सलों के लिए पाइलट शुल्क में कोई भी स्थगित देने के लिए इच्छुक नहीं है।
- (ii) एस. बी. टी. के टैंकरों के मामले में, कम किए सकल टन भार को केवल पत्तन शुल्क के लिए विस्तारित किया जाएगा और न कि सभी पत्तन प्रभारों के लिए।
- (iii) प्रयोक्ताओं से अनुरोध किया जाता है कि पत्तन का अग्रगण्य शिफ्टिंग प्रभार और रोड स्टीड प्रभार को कम करने तथा उन पर पुनः विचार करने संबंधी प्रयोक्ताओं का अनुरोध पत्तन को स्वीकार्य नहीं है। यह स्पष्ट किया जाता है कि रोड स्टीड प्रभार में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि का उद्देश्य रोड में जलयानों के रुकने को निरुत्साहित करना है।
- (iv) दंडात्मक गोदी किराया प्रभार में छूट देने / माफ करने अथवा छोड़ने के संबंध में पत्तन अधिकारियों / समिति को विवेकाधिकार देने का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है।

- (vi). एफ आई ओ जलयान के मामले में गोदी किराया प्रभारों के लिए अलग-अलग दो बिल बनाने के प्रयोक्ताओं के दावे पर उसकी सहमति नहीं है।
- (vii). प्रयोक्ताओं द्वारा कारगो संबंधी प्रभारों में कमी करने और लाइसेंस / स्टीवडोरिंग शुल्क की समीक्षा में कमी करने के लिए दिए गए सुझाव स्वीकार्य नहीं है।

4. संयुक्त अर्जियावेदन पर वी. पी. टी. के प्रत्युत्तर की एक प्रतिलिपि संयुक्त अर्जियावेदन देने वाले सभी सदस्यों को अगली टिप्पणी यदि कोई हो, को प्राप्त करने के लिए भेजी गयी थी। इसके अतिरिक्त संयुक्त अर्जियावेदन और वी. पी. टी. का प्रत्युत्तर विभिन्न फ्लतन प्रयोक्ताओं, फ्लतन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को भी उनकी टिप्पणी के लिए अयोजित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वी. पी. टी. को भेजी गई थी।

#### घटक II- स्टीवडोरिंग / जलयान मरम्मत लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि की समीक्षा

- 5.1. विशालाफतनम् स्टीवडोर एसोसिएशन (वी एस ए और विजय जलयान मरम्मत कल्याण सोसाइटी (वी एस आर डब्लू एस) ने स्टीवडोरिंग / जलयान मरम्मत लाइसेंस शुल्क के अत्यधिक वृद्धि से संबंधित अलग-अलग अर्जियावेदन प्रस्तुत किए हैं।

- 5.2. वी. पी. टी. द्वारा लाइसेंस शुल्क की संशोधन पूर्व और संशोधन पश्चात् तुलनात्मक स्थिति निम्न सारणी में दी गई है।

क्र. सं.	विवरण	संशोधन पूर्व दर			संशोधित दर	
		अवधि	नया	नवीनीकरण	नया	नवीनीकरण
1	स्टीवडोरिंग	चर्च	4500	4500	3,00,000	2,00,000
2	जलयान मरम्मत	1 वर्ष	2100	2100	2100	1,00,000
3	चिपिंग और पेंटिंग	1 वर्ष	1100	1100	कोई निर्दिष्ट नहीं है।	
4	शिप चेंडलिंग	1 वर्ष	450	450	50,000	25,000
5	अन्य ट्रेडर लाइसेंस	1 वर्ष	300	300	5000	3,500

- 6.1. वी एस आर डब्लू एस ने जलयान मरम्मत के लिए लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि के बारे में अपने अर्जियावेदन में निम्नलिखित मुल्य बिन्दु रखे हैं :-

- (i). पूर्व संशोधित दरों की तुलना में लाइसेंस नवीनीकरण शुल्क 3471.42% और सुफ्ता जमा राशि में 89 गुना वृद्धि हुई है। प्रस्तावित वृद्धि में और अतिरिक्त सुविधा का प्रस्ताव नहीं है यदि नवीनीकृत प्रशुल्क को लागू किया जाता है तो इसके सदस्यों के पास अपना व्ययसाय बंद करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है।

- (ii). इसी परिप्रेक्ष्य में वृद्धि पूर्व संशोधित शुल्क को सामान्य स्तर से लाने के लिए 10% से 15% की कमी की जाये। सुफ्ता जमा राशि को कम करके बैंक गारंटी के रूप में रु. 25000/- किया जाये।

- 6.2. वी एस ए ने अपने अर्जियावेदन में बताया है कि स्टीवडोरिंग लाइसेंस शुल्क में वृद्धि संबंधी प्रस्ताव इसके पहले की राजपत्र अधिसूचना में नहीं दर्शाया गया था, और अनुरोध किया है कि इस मामले को चर्चा के लिए पुनः खोला जाए और सुनवाई का अवसर दिया जाये। इस संदर्भ में यह स्पष्ट किया जाता है कि वी. पी. टी. की संशोधित दरों के प्रस्ताव को विभिन्न फ्लतन प्रयोक्ताओं / फ्लतन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिपत्रित नहीं किया गया था जबकि इसमें वही परिवर्तन थे जो संयुक्त सुनवाई पर आधारित थे। वी. पी. टी. ने अपने संशोधित प्रस्ताव में लाइसेंस शुल्क से संबंधित एक अतिरिक्त प्रविष्टि सम्मिलित की है जो इस प्राधिकरण का ध्यानाकर्षित नहीं कर पाया जिसके परिणाम स्वयं प्रक्रियात्मक भूल की वजह

से संबंधित प्रयोक्ताओं से विचार विमर्श नहीं किया गया। इसलिए यह निश्चय किया गया था कि लाइसेंस शुल्क में वृद्धि की समीक्षा सर्व संबंधितों को सुनवाई के अवसर देने के बाद की जाय। तदनुसार वी एस आर डब्लू एस और वी एस ए से प्राप्त अभ्यावेदनों को वी पी टी के पास उसकी टिप्पणी के भेजा गया था और पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों से भी टिप्पणियाँ प्राप्त कर ली गई थी। विभिन्न प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वी पी टी को भेज दिया गया था।

### घटक III - पी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार की वसूली के लिए वी पी टी. का प्रस्ताव

7.1. वी पी टी. ने पी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार के (3 स टग) बारे में प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

7.2. वी पी टी. ने अपने प्रस्ताव में मुख्य बातें कही हैं :-

(i) पूर्व संशोधित दरमान में तीसरे टग के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार विदेश जाने वाले जलयानों के लिए अमेरिकी डालर 618.75 प्रति घंटे या इसके भाग के लिए तथा तटीय जलयानों के लिए रु. 20,314.00 प्रति घंटा या उसके भाग के लिए निर्धारित है।

(ii) दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के समय, सरलता के लिए और जैसा कि ट्रेड द्वारा अनुरोध किया गया था कि तीसरे टग के लिए किराया प्रभार, जब शिफ्टिंग के लिए प्रयोग किया जाता था, को शिफ्टिंग प्रभार में समायोजित कर दिया गया था और शिफ्टिंग प्रभार अनुपातिक रूप से बढ़ाया गया था।

इस संबंध में यह बताया तर्कसंगत हो सकता है कि पी ओ एल श्रेणी को अलग तत्व माना गया था। और पी ओ एल जलयानों की दरों में टैम्प ने सामान्य संशोधन आदेश में वृद्धि नहीं की थी।

(iv) इस परिप्रेक्ष्य में यह अनुरोध है कि पी ओ एल जलयान के मामले में किसी जलयान को शिफ्टिंग करने के लिए प्रयोग किए गए तीसरे टग के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार को वसूलने के लिए या तो पूर्व प्रक्रिया बनाए रखी जाए या अन्य जलयानों पर लागू प्रभार जो पी ओ एल जलयानों पर भी लागू हो, को अपनाया जाये।

8. इस प्रस्ताव की एक-एक प्रति संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गयी थी वी एस ए के अलावा अन्य किसी भी प्रयोक्ता से टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। वी एस ए से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वी पी टी. को भेजी जाती है।

9.1. उसी समय विस्वासापट्टनम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन हमारे ध्यान में यह बात लाया कि वी पी टी. पी ओ एल मामले में तीसरे टग के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार, जो दरमान विहित दरों के अनुसार नहीं है की वसूली कर रहा है। इस मामले पर 6 नवंबर, 2001 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में चर्चा की गई तभी वी पी टी. को उस के प्रस्ताव के अनुमोदित होने तक अतिरिक्त टग किराया प्रभार को वसूलना बंद करने के संबंध में निदेश दिया गया था। इस संबंध में हमारे कार्यालय से एक औपचारिक पत्र भी वी पी टी. को भेजा गया था।

9.2. तत्पश्चात् वी पी टी. ने पी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार की वसूली के संबंध में स्थगन लागू होने की तिथि के बारे में स्पष्टीकरण प्राप्त किया है। पत्तन ने मत व्यक्त किया है कि अतिरिक्त टग किराया प्रभार 6 नवंबर, 2001 से न वसूला जाय जबकि प्रयोक्ताओं ने मत व्यक्त किया है कि टैम्प के आदेश पुराने मामलों में, जहाँ बिल 6 नवंबर, 2001 को जारी नहीं किए गए थे, भी लागू किया जाए।

9.3. वी पी टी. को यह स्पष्ट किया गया था कि वसूली दरमान में शामिल होने तक वैध नहीं थी। इसलिए भुगतान वसूली का सवाल ही नहीं उठता है। अतः इस संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय की प्रतीक्षा करने के लिए अनुरोध किया था। वी पी टी. को सूचित भी किया गया था कि इस प्राधिकरण के प्रस्ताव के अनुमोदन तक इस एकाउंट पर कोई संव्यवहार (बिलिंग) न किया जाये और इस स्थिति की पुष्टि वी पी टी. ने अपने 25 जनवरी, 2002 के पत्र द्वारा की थी।

10.1. इस मामले पर वी पी टी. परिसर में 5 फरवरी, 2002 और 21 जनवरी, 2003 को एक संयुक्त सुनवाई हुई। संयुक्त सुनवाई में वी पी टी. और विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं ने प्रत्येक घटक पर अपने निवेदन किए हैं।

10.2 5 फरवरी, 2002 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में वी. पी. टी. और विभिन्न प्रयोक्ताओं संगठनों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के आधार पर निम्नलिखित निर्णय लिए गए :-

- (i) कोक / कोल्ड के आउटपुट मानदंड पी. ओ. एल. जलत्यान और अन्य जलत्यानों के लिए रोड स्टीड प्रभार सभ्यता / असभ्यता सूची में दिए गए प्रावधानों को ध्यान में रखकर संशोधित प्रस्ताव फाइल करें।
- (ii) प्रयोक्ता उन परिस्थितियों, जिनमें दंडात्मक गोदी किराया प्रकार की कसुली की छूट दी जा सकती हो, के बारे में सुझाव दें।
- (iii) (क) 4 जून, 2001 को भारत के गजट में अधिसूचित दरमान की धारा 9 के अंतर्गत लाइसेंसों के जारी करने के लिए संशोधित दरों का प्रचालन रोक दिया गया था।  
(ख) दरें वी. पी. टी. के (संशोधित) दरमान की अधिसूचना तिथि से पूर्व प्रभाव के साथ पुनः अधिसूचित की जाएंगी और ऐसी पुनः अधिसूचित दरों के संदर्भ में वी. पी. टी. को बिलों में आवश्यक समायोजन, यदि कोई हो, करना अपेक्षित होगा।
- (iv) पी. ओ. एल. जलत्यानों के मामले में एच. पी. सी. एल. आई. ओ. सी. और एस. सी. आई. वी. पी. टी. के साथ संपर्क करें और अतिरिक्त टग किराया की सभ्यता दर इस प्रक्रिकरण को प्रस्तुत करें।

11.1. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निश्चित किया गया, वी. पी. टी. ने अपने 19 अप्रैल, 2002 के पत्र द्वारा एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। फलन द्वारा पहले ही मान ली गई है। कुछ बातें इस पत्र में दोहराई गई हैं। वी. पी. टी. द्वारा मुख्य संशोधन / स्पष्टीकरण का सारांश नीचे दिया जा रहा है :-

- (i) रोड स्टीड प्रभार कम किये गये हैं। जलत्यान के गोदी में आने से पूर्व रोड पर ठहरने के प्रभारों में इसके रोड पर प्रथम आगमन पर 24 घंटे तक की छूट दी जाती है। लौह अयस्क के जलत्यानों को प्रथम प्रवेश पर रोड स्टीड प्रभार नहीं देना होगा।
- (ii) शिफ्टिंग प्रभार में कमी पर विचार नहीं किया है। कूड के टैंकर के मामले में बाहरी चर्बर पर कारगो उतारने के बाद बाइटी चर्बर पर पुनः बर्थिंग के लिए लंगरगाह पर शिफ्ट करना शिफ्टिंग समझा जाएगा।
- (iii) यदि कोई जलत्यान अपने ठहराव के दौरान एक गोदी से ज्यादा गोदी का अधिनोग करता है तो गोदी अधिनोग प्राप्त करने हेतु जलत्यान के कुल गोदी ठहराव को जोड़ा जाय। इस संबंध में संबंधित शर्तों का भी प्रस्ताव रखा गया है।
- (iv) यह दोहराया गया है कि दंडात्मक गोदी किराया प्रभार के अधिनोग को स्वीकार नहीं किया जा सकता है क्योंकि इससे कारगो हैंडलिंग के लिए मानदंड शुरू करने का उद्देश्य पूरा नहीं होगा। तथापि इससे विभिन्न ठेकों में परिवर्तित मात्रा वाले जलत्यानों के संबंध में गोदी में ठहराने हेतु मानदंडों को प्राप्त करने का आधार संस्थापित किया है।
- (v) प्रयोक्ताओं को उनका अपना खुद का निजी उपस्कर लगाने के प्रावधान क्रम में प्रयोक्ताओं के लिए क्रेनों (बाहर से) को किराए पर लेना बंद कर दिया गया है। ऐसी स्थिति में अनुसूची 8.13 की मद सं० 36 अनावश्यक प्रतीत होती है और इसे दरमान से हटा दिया जाए।
- (vi) पी. ओ. एल. जलत्यानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार कसुलने संबंधी प्रस्ताव पर एस. सी. आई. वी. एस. ए. के साथ चर्चा हुई, और उनकी सभ्यता के आधार पर संशोधित अनुकरण प्रभार प्रति सेकेण्ड तथा टैंकरों की उत्तर वती शिफ्टिंग हेतु प्रस्तावित है।

- 11.2 बाद में, पी. पी. टी. ने दंडात्मक गोदी किराया प्रभार वसुली से संबंधित अपेक्षित बीरा प्रस्तुत किया है। वर्ष 2002 के दौरान समुद्री यात्रा पर निकले 1508 जलयानों में से 117 जलयानों ने दंडात्मक गोदी किराये की राशि रु 31.94 लाख वसुली गई जो कुल गोदी किराया प्रभार की 1.41% थी कि दंडात्मक किराया प्रभार वसुली के प्रमुख कारणों को भी स्पष्ट किया गया है। पी. पी. टी. ने गोदी अधिनियम के लिए मानक निर्धारण के संबंध में और अधिक स्पष्टता लाने हेतु नए खंड शामिल करने का प्रस्ताव रखा है।
12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय अनिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये बीरे हमारी वेबसाइट ([www.bmp.nic.in](http://www.bmp.nic.in)) पर भी उपलब्ध रहेंगे।
- 13.1- पी. पी. टी. ने अपने दस्मान में निम्नलिखित प्रस्तावों / संशोधनों पर इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त किया है।

I. घटक : दरमन में कुछ तर्कों / प्रस्तावों की समीक्षा

- (i). " पी ओ एल " की परिभाषा में पेट्रोलियम, तेल और लुनिकेट को शामिल करना।
- (ii). के एल पर यानांतरण प्रभार वसुली की वर्तमान प्रवृत्ति को जारी रखना।
- (iii). निम्न मामलों में पद्धत शुल्क की छूट दी जाए :-
  - (क) बाहरी तर्बर में उत्तराई / यानांतरण कार्य पूर्ण होने के बाद यदि किसी टैंकर को कच्चा तेल का यानांतरण प्राप्त करने के लिए डॉटर टैंकर के रूप में नामित किया जाता है और यदि परिचालनात्मक आवश्यकता के कारण इस टैंकर को लंगरगाह में शिफ्टिंग के लिए शिफ्ट करना अपेक्षित होता है तो यह परिचालन केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।
  - (ख) यदि कोई डॉटर टैंकर बाहरी तर्बर पर मदर टैंकर से कच्चा तेल प्राप्त करके लंगरगाह में शिफ्ट होता है और कूद की उत्तराई या यानांतरण हेतु पुनः तर्बर में प्रवेश करता है तो ऐसा प्रचालन केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।
  - (ग) इसी तरह आंशिक कारणों कच्चा तेल की उत्तराई / यानांतरण के बाद यदि किसी टैंकर को लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और उत्तराई / यानांतरण प्रचालन के लिए आंतरिक / बाहरी तर्बर पर वापस लाया जाता है, तो इसे शिफ्टिंग माना जाएगा। प्रस्तावित प्राधान्य खराब कार्य निष्पादन / मरम्मत के लिए रोडों में शिफ्ट किए गए टैंकरों के मामले में लागू नहीं होगा।
  - (घ) यदि कोई कार्यशील जलयान गोदी से लंगरगाह में आउटस्टिंग प्राथमिकता जलयान को जगह देने के लिए शिफ्ट किया जाता है और फिर फलन में वापस लाया जाता है तो इसे भी शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (iv). 2.1. मेंटिषणी 1 (क) में फलन में मरम्मत, बंकर और पानी के लिए प्रवेश करने वाले जलयानों हेतु पद्धत शुल्क में विहित रियायत को हटाया जाए और निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाए।
 

" जलयान फलन में प्रवेश करते हैं लेकिन कारणों और हंडल नहीं करते हैं तथा यात्रियों को उतारते या चढ़ते नहीं हैं। "

अनुसूची 2.1- फलन शुल्क में वर्तमान टिप्पणी 1 (ग) को भी हटा दिया जाए।
- (v). दरमन में शामिल करने के लिए एक प्राधान्य यह है कि सामान्य कारणों गोदी (जीसीबी) में खड़े जलयानों से प्राथमिकता गोदी किराया प्रभार न वसूला जाए।



(vi). अनुसूची 2.3.8 - दंडस्मक गोदी किराया प्रभार में खंड 1 (क) में शब्द " लॉडिंग " के स्थान पर 'पुनः' रखा जाय।

(vii). दंडस्मक गोदी किराया प्रभार

(क) धारा-2 जलयान संबंधी प्रभार में अनुसूची 2.3.8 दंडस्मक गोदी किराया प्रभार में टिकनी (N) के रूप में निम्न लिखित खंड जोड़ा जाए।

"(iv). दंडस्मक गोदी किराया प्रभार की वसूली के लिए प्रत्येक जलयान का गोदी अधिनियम निम्नलिखित शर्तों के अनुसार होगा :-

(क) किसी जलयान की ठहरने की अवधि निर्दिष्ट करने में फ़त्तल श्रमिकों की छुट्टास और श्रमिक छुट्टी के कारण खोई गई शिफ्टें शामिल न की जायें।

(ख) जिस शिफ्ट में जलयान गोदी में लाया जाता है उसकी गणना जलयान के गोदी में ठहरने के लिए नहीं होगी क्योंकि सामान्यतया जलयान शिफ्ट के बीच में गोदी में लाए जाते हैं जिसके परिणाम स्वरूप कम बुरा प्रयोग होते हैं।

(ग) उस अवधि, जिसके दौरान फ़लोटींग क्रेन की व्यवस्था (एत की पारी) संस्था कारणों से नहीं की गई थी या जब फ़लोटींग क्रेन जलयान के कारणों में व्यस्त थी लेकिन जलयान के समीप नहीं को शामिल न किया जाय।

(घ) नये करगो के संबंध तीन परेबनों के औसत कार्य निष्पादन को प्रायोगिक तौर पर मानक के रूप में निश्चित किया जाएगा जिसकी अगले परिष्करण के लिए छह माह के बाद समीक्षा की जाएगी।

(ङ) जिन शिफ्टों के दौरान फ़त्तल श्रमिक / सैंक श्रमिक मामले को निपटाने की मांग करेंगे उन्हें अलग रखा जाएगा।

(ख) (क) बर्जों के माध्यम से बंकरों और या जल की आपूर्ति के मामले में जलयान को 8 घंटे के लिए दंडस्मक गोदी किराया दिए बिना गोदी में ठहरने की अनुमति दी जाएगी।

(ख) जल आपूर्ति के मामले में जलयान के पास बार्ज के स्थान से 12 घंटे के लिए दंडस्मक गोदी किराए के बिना जलयान को गोदी में ठहरने की अनुमति दी जाएगी।

(ग) जलयान जो पानी / बंकर बार्ज के अलावा अन्य स्रोतों से लेते हैं को दंडस्मक गोदी किराया प्रभार के बिना माल चढ़ाने / उतारने के समय से 8 घंटे तक ठहरने की अनुमति दी जाएगी।

(घ) मद (iii) अनुसूची 2.3.8 में वस्तु वार बुरा शिफ्ट आउटपुट (आयात) के लिए निर्धारित सारणी में क्र० सं० 25 तथा 26 के नामों में लैग कोक के स्थान पर कोक को न रखा जाए।

(viii). रोड स्टीड प्रभार

(क) जलयानों के लिए रोड स्टीड प्रभार कम किये गए हैं, रोड स्टीड प्रभार रोडों पर पुनः लंगर सले कूट टैंकरों और कूड के यानांतरण के लिए प्रतीक्षात टैंकर के लिए शुरू किए गए हैं। फ़त्तल इस प्रस्तावित रोड स्टीड प्रभार इस प्रकार है :-

विवरण	रोड पर लंगर छाले जलयान	रोड पर पुनः लंगर छाले तथा कूट के ट्रांसमिपमेंट के लिए प्रतीक्षित कूट टैकर
	लागू गोदी किराया प्रभार का %	लागू गोदी किराया प्रभार का %
प्रथम 24 घंटा	कुछ नहीं	कुछ नहीं
24 घंटे के बाद 10 दिन तक	10%	5%
11 दिन से 20 दिन तक	20%	7.5%
21 दिन से आगे	75%	75%

- (ख) अवशिष्ट कारणों पर रोड स्टीड प्रभार क्रेन गोदी किराया प्रभार के बजाए गैर क्रेन गोदी किराया प्रभार पर लगाया जाये।
- (ग) जलयान के रोड पर पहली बार आने पर उसके के गोदी में आने से 24 घंटे पहले की छूट के साथ रोड पर ठहरने के लिए यह प्रभार लगाया जाय लौट अयस्क वाले जलयान के मामले में उसके प्रथम आगमन पर रोड स्टीड प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (घ) रोड स्टीड पर लंगर छाले हुए पत्तन में प्रतीक्षास्त जलयान रोड स्टीड प्रभार का भुगतान नहीं करेंगे, जबकि रोड पर लंगर छाले और समुद्र में जाने वाले जलयान (यानांतरण के लिए नामित टैकरों के अलावा) रोड स्टीड प्रभार का भुगतान करेंगे।
- (ङ) लंगरगाह में पॉल यानांतरण के लिए मंदर / छॉटर टैकर से रोड स्टीड प्रभार नहीं वसूला जाएगा।

(b). गोदी किराया प्रभार

यदि कोई जलयान अपने ठहराव के दौरान एक गोदी से ज्यादा गोदी का अधिभोग करता है तो गोदी में कुल अधिभोग को प्राप्त करने हेतु गोदी में जलयान के कुल ठहराव को जोड़ा जाएगा। गोदी किराया प्रभार संबंधित गोदियों के लिए लागू प्रभार के अनुसार वसूला जाएगा तथा गोदी किराया प्रभार अवशिष्ट अपधि, यदि कोई हो, के लिए कुल ठहराव को 8 घंटों की इकाई में बदलने के बाद निम्नानुसार वसूला जाएगा।

- (क) यदि सभी क्रेन गोदी हों तो क्रेन गोदी किराया प्रभार
- (ख) यदि सभी बिना क्रेन की गोदी हों तो गैर क्रेन गोदी किराया प्रभार
- (ग) क्रेन बिना तथा क्रेन दोनों प्रकार की गोदियों के मामले में क्रेन गोदी किराया प्रभार
- (X). बत्क यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु परियामा संबंधी समय सीमा 3 माह रखी जाए।
- (X). अनुसूची 3.1 - बाहरी चर्नर पर कहीं भी कूट और पी ओ एल के यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों की अनुसूची 3.1 में क्र० सं० 6 पर लांचेस शब्द के बाद फैंडर शब्द जोड़ा जाये।

- (Xii). अनुसूची 3.1 में वर्तमान टिप्पणी सं० (4) को यह बताने के लिए आशोधित किया जाये कि समेकित प्रमारों में पत्तन शुल्क, गोदी किराया, पाइलट प्रमार (एक पारी सहित) और फायर फ्लोट प्रमार के अलावा रु० 2 प्रति कि. ली. कीदर से घाट शुल्क भी शामिल है।
- (Xiii). किसी आयात कंटेनर के खाली होने तथा तुरंत या कुछ समय बाद उपयोग में लाए जाने के मामले में जलयान प्रवेश दिन पर डॉक्टर अभिमानित प्रशुल्क को रुपए प्रशुल्क में बदलने हेतु विचार किया जाए।
- (Xiv). आटोमोबाइल्स पर घाट शुल्क उसको अप्रगणित रखकर कर जारी रखा जाए। आर आर सामानों की निम्न लिखित सूची घाट शुल्क अनुसूची की मद सं० 32 में पाद टिप्पणी के रूप में सम्मिलित की जाए।

क्र० सं०	आर. आर. सामान की सूची	ग्रेड
1.	फ्यूज्ड मैग्नेशिया / फ्यूज्ड मैग्नेसाइट / डैड बर्नट मैग्नेसाइट / डी बी एम क्लिंकर / एफ एम	92 से 97.97.5
2.	चीनी डैड बर्नट मैग्नेसाइट	9460
3.	चीनी फ्यूज्ड मैग्नेसाइट	
4.	चीनी फ्यूज्ड मैग्नेसाइट	97100
5.	मैग्नेशिया ग्रेग, मैग्नीशियम क्लिंकर एवं समुद्री पानी का मैग्नीसाइट	
6.	ऐकरामूल	60,70,90
7.	ए एल / एम जी अलॉइड पावर	
8.	बादामी फ्यूज्ड अल्युमिनीयम या बी एफ ए	
9.	I, II, और III ग्रेड के कैल्सीनिकल बाक्साइट / सॉर्टरी किल / राउंड किल कैल्सीनिक / शाफर किल बाक्साइट / शाफर किल कैल्सीनिक बाक्साइट / सी क्रस्टर बाक्साइट / स्टार बाक्साइट / राउंड किल सुपर ग्रेड	
10.	राउंड किल मिड आयरन - 2 ग्रेड	
11.	मैग्नीशियम ब्रिक्स / मैग्नेस्टीक ब्रिक्स / मैग्नीशिया ब्रिक्स ग्रेन / मैग्नेसाइट ब्रिक्स ग्रेन	

- (Xv). दरमान की अनुसूची 8.13 की मद सं० 35 को हटा दिया जाय क्योंकि यह अनावश्यक है।

II. कंपोनेंट - स्टिचिंग / जलयान मरम्मत लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि की समीक्षा

- (i). वी. पी. टी. ने स्पष्ट किया है कि स्टीयरिंग और जलयान ब्रीकिंग लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि की समीक्षा टेम्प द्वारा निश्चित की जा सकती है।
- (ii). वी एस ए और वी एस आर डब्ल्यू एस ने लाइसेंस के नवीनीकरण / जारी करने हेतु लाइसेंस शुल्क में हुई वृद्धि को संशोधन पूर्व दर, जो अन्य प्रशुल्क मदों के लिए लागू थी, के 10% से 15% तक की कमी करने और बैंक गारंटी के रूप में सुझा जमा राशि को कम करके ₹0 25,000 करने का अनुरोध किया है।

111. **घटक - पॉल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए वी. पी. टी. से प्राप्त प्रस्ताव**  
टैकरों के मामले में प्रति सेकेंड तथा उत्तर वर्ती शिफ्टिंग के लिए प्रस्तावित कम्पोजिट अनु कर्षण दर निम्नानुसार है :-

विवरण	विदेश जाने वाले जलयान (अमेरिकन डालर में)	तटीय जलयान (रुपए में)
65000 डी डब्ल्यू टी तक	शून्य	शून्य
65000 डी डब्ल्यू टी से 1,15,000 डी डब्ल्यू टी से अधिक	1250	41,000
1,15,000 डी डब्ल्यू टी से अधिक	2500	82000

13.2. वी. पी. टी. ने उल्लेख किया है कि पत्तन प्रयोक्ताओं के निम्नलिखित सुझाव उसे स्वीकार्य नहीं है।

- (i). छोटे पार्सलों के लिए घाट शुल्क तथा पायलट कार्य शुल्क में रियायत।
- (ii). एस बी टी के साथ टैकरों के मामले में घटे हुए सकल टन्मात्र से केवल पत्तन शुल्क बढ़ेंगे न कि सभी पत्तन प्रभार।
- (iii). दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों में छूट देने / माफ करने या अधिव्यजन करने के लिए पत्तन अधिकारियों / समिति को विवेकाधिकार देने संबंधी अनुरोध स्वीकार्य नहीं है।
- (iv). गोदी किराया प्रभारों के लिए दो अलग-अलग बिल, जिनमें एक 60% के लिए तथा दूसरा 40% के लिए, बनाने का प्रयोक्ताओं का दावा भी स्वीकार्य नहीं है।
- (v). शिफ्टिंग प्रभारों में कटौती स्वीकार्य नहीं है।
- (vi). ठीक उसी प्रकार आटोमोबाइल तथा कुछ थोड़े से अन्य कारणों मदों पर घाटशुल्क में कटौती का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। अल एनमरेटिड श्रेणी अन्तर्गत आने वाले आटोमोबाइलों के लिए घाट शुल्क जारी रखा जा सकता है।

14. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i). इस प्राधिकरण ने 18 मई 2001 को वी. पी. टी. के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए एक आदेश पारित किया था। वी पी यू ए तथा अन्य प्रयोक्ता संगठनों ने दरमान में कुछ संशोधन / आशोधन हेतु सुझाव दते

दिए जुलाई, 2001 में एक संयुक्त अन्यायेदन प्रस्तुत किया है। प्रयोक्ताओं के विभिन्न सुझावों पर वी. पी. टी. ने संबंधित पत्तन संगठनों से चर्चा की तथा सहमति और असहमति सूची इस प्राधिकरण को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की है।

वी. पी. टी. का यह प्रस्ताव उसके वर्तमान दरमान में संशोधनों / आशोधनों के लिए है।

- (ii). वर्तमान दरमान में रोड स्टीड प्रभार लंगरगाह में ठहराव की संख्या के लिए लागू गोदी किराए का 25% से 50% तक निर्धारित है। वी. एस. ए. ए. तथा अन्य प्रयोक्ताओं ने उल्लेख किया है कि वर्तमान रोड स्टीड प्रभार मूरिंग पर लागू गोदी किराया प्रभारों की तुलना में बहुत अधिक है। प्रयोक्ताओं के सुझावों के क्रम में वी. पी. टी. ने वर्तमान रोड स्टीड प्रभारों में लंगरगाह में 20 दिन तक ठहरने वाले जलयानों के लिए लागू नॉन क्रेन गोदी किराए के 10% से 20% तक तथा 20 दिन से आगे ठहरने के मामले में 75% की कमी करने का प्रस्ताव दिया है। प्रस्तावित प्रभार मूरिंग पर लागू दर से कम है। अधिकांश प्रमुख पत्तनों में लंगरगाह शुल्क की वसूली की जा रही है। परन्तु गोदी किराये से असंबद्ध अलग प्रभार भी निर्धारित है। इस प्राधिकरण ने गोदी किराए से असंबद्ध में वी. पी. टी. को पहले ही सलाह दी है। यद्यपि वी. पी. टी. को इस संबंध में एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई है फिर भी हमें ऐसा कोई प्रस्ताव अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए वी. पी. टी. को अपन प्रस्ताव शीघ्र प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है। इस स्थिति के होते हुए भी यह प्राधिकरण रोड स्टीड प्रभारों में कटौती अनुमोदित करता है क्योंकि इस पर पत्तन तथा संबंधित प्रयोक्ताओं के में परस्पर सहमति हो गई है।

अवशिष्ट कारगो पर रोड स्टीड प्रभार वर्तमान दरमान में क्रेन गोदी किराया प्रभारों के स्थान पर नॉन क्रेन गोदी किराया प्रभारों कि रोड स्टीड प्रभारों में बना क्रेन तत्व की रोड स्टीड प्रभारों की वसूली के कोई प्रासंगिकता नहीं है और इसलिए इस आशोधन को स्वीकार किया जाता है।

रोड स्टीड प्रभार लागू गोदी किराया प्रभारों के 5% से 7.5% तक रोड पर पुनः लंगर डाले तथा कच्चे तेल के यानांतरण हेतु प्रतीक्षास्त टैंकरों हेतु प्रस्तावित है। वी. पी. टी. ने लंगरगाह में लौट अयस्क जलयानों के प्रथम प्रवेश तथा पॉल यानांतरण हेतु नामित मदर / डॉटर टैंकरों के लिए रोड स्टीड प्रभारों की वसूली नहीं करने का प्रस्ताव दिया है इसके अतिरिक्त उसने रोड स्टीड में लंगर डाले तथा पत्तन में बर्thing के लिए प्रतीक्षारत जलयान पर रोड स्टीड प्रभार की वसूली नहीं करने का प्रस्ताव भी दिया है तथापि यानांतरण के लिए नामित टैंकरों के सिवाय रोड पर लंगर डाले समुद्र की ओर जाने वाले जलयानों से रोड स्टीड प्रभारों की वसूली की जाएगी। चूंकि उपर्युक्त सभी आशोधन संबंधित प्रयोक्ताओं की सहमति से प्रति पादित किए गए हैं इसलिए यह प्राधिकरण वी. पी. टी. के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

- (iii). पॉल की परिभाषा आशोधित करने, कुछ मुद्रण संबंधी त्रुटियों को सुधारने, कारगो तथा यात्री हैंडल न करने, घाटशुल्क अनुसूची में पाद टिप्पणी के रूप में आर. आर. सामग्री की सूची शामिल करने, वस्तुवार चुक शिफ्ट आउट पुट (आयात) में कोक कोल का नाम बदलकर लैमकोक करने, बल्क यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों की वसूली के लिए दरमान में निर्धारित परिमाण के लिए तीन माह की समय सीमा निर्धारित करने इत्यादि पर वी. पी. टी. सहमत हो गया है। ये आशोधन प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अनुरोध के क्रम में हैं और इस लिए यह प्राधिकरण इन्हें अनुमोदित करता है।

- (iv). प्रयोक्ताओं ने उल्लेख किया है कि प्राथमिक गोदी किराया प्रभारों की वसूली संशोधन पूर्व दरमान में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार थर्मल कोयला तथा कोकिंग कोयला जलयानों से नहीं की थी तथापि वर्तमान दरमान इस छूट को अनुबंधित नहीं करता है। इस संबंध में वी. पी. टी. ने सामान्य कारगो गोदी पर बर्thing करने वाले जलयानों पर प्राथमिक गोदी किराया पर बर्thing करने वाले जलयानों पर प्राथमिक गोदी किराया प्रभारों की वसूली न करने का प्रस्ताव दिया है। यह उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए सामान्य संशोधन आदेश में इसका विशेष उल्लेख किया गया था कि दूसरे प्रमुख पत्तन पर लिए गए निर्णयों को अनुमोदित या निरनुमोदित नहीं करता है। और वी. पी. टी. को सलाह दी गई थी कि जब तक सभी प्रमुख पत्तनों पर आम अभिग्रहण हेतु अंतिम राय नहीं बनती है तब तक वह पहले की तरह ही प्रभार वसूली जारी रखे। इस स्थिति में थर्मल कोयला तथा कोकिंग जलयानों के मामले में प्राथमिक गोदी किराया प्रभारों की वसूली न करने की सलाह वी. पी. टी. को दी जाती है।

(v). प्रयोक्ताओं ने कहा है कि जी आर टी के आधार पर निर्धारित शिफ्टिंग प्रभार बहुत अधिक और महंगे हैं तथा इन्हें उचित स्तर तक कम किया जाए। उन्होंने कच्चे पेट्रोलियम कोक तथा कैल्सीन्ड पेट्रोलियम कोक के लिए घाट शुल्क दर में कमी करने का भी अनुरोध किया है। वी. पी. टी. शिफ्टिंग प्रभारों तथा घाट शुल्क प्रभारों में कोई कटौती करने के लिए सहमत नहीं है। यहाँ यह उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि वर्तमान प्रशुल्क कॉस्ट प्लस फार्मूला अपनाकर लागत विवरण से प्राप्त विस्तीय पहले से ही निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा की वारंटी हेतु रिकार्ड सम्मुख किसी स्पष्ट त्रुटि का उल्लेख नहीं किया है। इस स्थिति में कुछ कारणों मद हेतु शिफ्टिंग प्रभार तथा घाटशुल्क दर में कटौती करना इस परिस्थिति में आवश्यक नहीं पाया गया।

(vi). प्रयोक्ताओं ने कहा है कि लंगरगाह से / तक सभी शिफ्टिंग के लिए पायलट शुल्क न लगाकर सामान्य शिफ्टिंग प्रभार लगाना चाहिए। इस संबंध में वी. पी. टी. ने उन टैंकरों / डॉटर जलयानों, जो प्रचालन कार्य पूरा होने के बाद लंगरगाह में शिफ्ट किए जाते हैं को पायलट शुल्क की दूसरी वसूली से छूट देने का प्रस्ताव रखा है। प्रस्तावित प्रावधान टैंकरों को कम निष्पादन / मरम्मत हेतु रोड पर शिफ्ट करने के मामले में लागू नहीं है। इसके अतिरिक्त यदि किसी कार्यशील जलयान को आउट्रिगिंग प्रथमिक जलयान को जगह देने के लिए गोदी से लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और तत्पश्चात पत्तन में वापस लाया जाता है तो इसे केवल शिफ्टिंग माना जाए।

'शिफ्टिंग' शब्द से आशय जलयान के उसी टर्बर में या आन्तरिक टर्बर से बाहरी टर्बर या इसके विपरीत संचलन से है। यह उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि गोदी तथा लंगरगाह के बीच सभी संचलनों से पायलट शुल्क की वसूली की जाएगी। शिफ्टिंग की स्वीकृत परिभाषा के अनुसार जलयानों का प्रस्तावित संचलन शिफ्टिंग के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। इस पर निःसंदेह पायलट शुल्क की वसूली की जानी है। वी. पी. टी. ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध को अंशिक रूप से मान लिया है और इन विशिष्ट संचलनों को शिफ्टिंग मानने का प्रस्ताव रखा है। चूँकि यह प्रस्ताव पत्तन द्वारा अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर तैयार किया जाता है इसलिए यह प्राधिकरण वी. पी. टी. के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

(vii). वी. एस. ए. ने उल्लेख किया है कि यदि कोई जलयान एक से अधिक गोदी पर कारगो हैंडल करता है तो वी. पी. टी. ने गोदी किराया प्रभार की वसूली के लिए गोदियों में सभी ठहराव को जोड़ने के स्थान पर प्रति 8 घंटे के ब्लॉक के लिए गोदीवार गोदी किराया प्रभारों की वसूली की। संयुक्त सुनवाई में पहले तो वी. पी. टी. इस प्रस्ताव को लागू गोदी किराया दरों से उच्चदरों की वसूली के अध्यक्षीन स्वीकार करने के लिए सहमत हो गया था।

तत्पश्चात वी. पी. टी. ने संबंधित गोदियों के लिए गोदी किराया प्रभारों की वसूली के इस प्रस्ताव को आशोधित कर दिया तथा सभी गोदियों में कुल ठहराव को 8 घंटे की इकाई में बदलने के बाद शेष अवधि के लिए गोदी किराया प्रभार जलयान के पत्तन में ठहरने की अवधि में क्रेन गोदी/नॉन क्रेन गोदी या दोनों प्रकार की गोदियों में ठहराव के आधार पर वसूला जाएगा। इस संदर्भ में यह कहना सुसंगत हो सकता है कि ऐसे मामलों में यह प्राधिकरण आठ घंटे के ब्लॉक की शुरुआत पर प्राप्त स्थिति को अग्रणीत करने संबंधी सिद्धांत को अपनाता है। फिर भी चूँकि प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित प्रतिपादन पर अपनी सहमति दी है इसलिए प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित किया जाता है।

(viii). दंडात्मक गोदी किराया प्रभार वसूलने के संबंध में प्रयोक्ता यह अनुभव करते हैं कि सभी मामलों में बुक आउट पुट मानकों को सख्त तरीके से प्रयोग करना अव्यावहारिक होगा। मानक प्राप्त न करने के कारणों का विश्लेषण करने और वास्तविक मामलों में दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों की वसूली में छूट / माफ करने हेतु एक समिति / उपसमिति होनी चाहिए। वी. पी. टी. इस बात पर दृढ़ है कि निर्धारित मानकों में छूट देने के लिए कोई विवेकाधिकार नहीं होगा। सी. एस. एल. ए. ने उल्लेख किया है कि यदि पत्तन अपने विवेकाधिकार का प्रयोग करने में संकोच करता है तो दंडात्मक गोदी किराया की वसूली में छूट के कारणों को दरमान में सम्मिलित किया जाना चाहिए।

इस संबंध में वी. पी. टी. ने गोदी अधिभोग के लिए आउट पुट मानकों को प्राप्त करने में अधिक स्पष्टता लाने हेतु दंडात्मक गोदी किराया की वसूली के लिए कुछ सौपधिकताओं को सम्मिलित करने का प्रस्ताव रखा है। आउटपुट मानकों के प्राप्त करने के लिए उसने पत्तन डडताल रात्री शिफ्ट में फ्लोटिंग क्रेन की आपूर्ति इत्यादि न होने के कारण खोई हुई शिफ्टों को अलग करने का प्रस्ताव रखा है। उसने बाजों के माध्यम से बंकरों और या जल की आपूर्ति के मामले में उस अवधि को भी निर्धारित किया है जिसमें दंडात्मक गोदी

किराया नहीं वसूला जाएगा। प्रस्तापित प्राप्तिगत तर्कसंगत प्रतीत होते हैं क्योंकि ये परिकल्पित व्यवस्था को अधिक स्पष्टता प्रदान करेंगे तथा प्रयोक्ताओं को लाभ पहुँचाएंगे और इसलिए स्वीकार किए जाते हैं।

- (ix) प्रयोक्ताओं को अपने निजी उपस्कर लगाने के लिए निशुल्क सुविधा उपलब्ध कराने हेतु पत्तन ने बाहरी व्यक्तियों से उपस्कर किराए पर लेने को बंद करने का निश्चय किया है। इस संबंध में पत्तन ने वर्तमान दरमान में दैगनों के किराया प्रभार को समाप्त करने का अनुरोध किया है क्योंकि यह अनिवार्य है। प्रस्तापित विलोपन तर्क संगत प्रतीत होता है और इसलिए इस प्राधिकरण ने इसे स्वीकार किया है।
- (x) वी. पी. टी. ने यह स्पष्ट करने के लिए, कि समेकित प्रभारों में पत्तन शुल्क, गोदी किराए, पायलट शुल्क (एक पारी सम्मिलित करते हुए) तथा फायर फ्लोट प्रभारों के अलावा रु 2 प्रति कि. ली. की दर से घाट शुल्क भी सम्मिलित होगा, अनुसूची 3.1 में वर्तमान टिप्पणी सं०- 4 को आशोधित करने का प्रस्ताव रखा है। चूंकि यह आशोधन प्रयोक्ताओं की परस्पर सहमति से उनके लाभ के लिए किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण दरमान में प्रस्तापित आशोधन को सम्मिलित करता है।
- (xi) वी. पी. टी. ने छोटे पार्सलों जिनके लिए प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किया गया था, घाट शुल्क दर तथा पायलट फीस में कोई रियायत नहीं दी है। यह उल्लेख करना सुसंगत है कि छोटे पार्सलों पर रियायत संबंधी मुद्दा पिछले सामान्य संशोधन आदेश में उठाया गया है और इसलिए अब इसकी समीक्षा हेतु कोई कारण प्रतीत नहीं होता है।
- (xii) इसी प्रकार आटोमोबाइल के लिए अलग घाट शुल्क दर के संबंध में प्रयोक्ताओं की मांग वी. पी. टी. ने स्वीकार नहीं की है क्योंकि प्रतिवर्ष मुरिकल से 10 आटोमोबाइल हैंडल किए जाते हैं। इस स्थिति में जैसा कि वी. पी. टी. ने बताया है कि आटोमोबाइल पर घाट शुल्क दर की वसूली अप्रगणित श्रेणी के रूप में जारी रहेगी।
- (xiii) प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि अलग हुए बैलास्ट टैंक के मामले में कम किया गया सकल टनभार का प्रयोग पत्तन शुल्क पर प्रतिबंधित करने के स्थान पर सभी पत्तन प्रभारों के लिए किया जा सकता है। इस प्राधिकरण ने सभी प्रमुख पत्तनों के लिए आम अभिगृहण हेतु यह निर्धारित करते हुए, कि अलग किए गए बैलास्ट टैंक के मामले में घटे हुए सकल टनभार पर केवल पत्तन शुल्क वसूली के लिए विचार किया जाएगा, एक आदेश जारी किया है। वी. पी. टी. का दावा इस प्राधिकरण की बतायी गई स्थिति के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।
- (xiv) प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि कंपोजिट गोदी किराया प्रभारों को कारणों संबंधित प्रभार तथा जलयान संबंधित प्रभार में बाटा जाए। इस मुद्दे को इस प्राधिकरण ने एम. ए. एन. एस. ए. द्वारा दिए गए अन्यावेदन से संबंधित मामले में पहले ही निपटा दिया है। उस मामले में यह बात उठायी गई थी कि गोदी किराया प्रभारों को विभाजित करने का कोई औचित्य नहीं होगा तथा समस्त गोदी किराया प्रभार जलयान द्वारा पत्तन को देय होने चाहिए। एम. ए. एन. एस. ए. मामले में लिए गए निर्णय की समीक्षा के संबंध में वी. पी. टी. पर कोई असाधारण स्थिति प्रकट नहीं हुई।
- (xv) वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. तथा वी. एस. ए. ने उल्लेख किया है कि संशोधित दरमान में स्टीपडोरिंग तथा जहाज मरम्मत हेतु लाइसेंस फीस में वृद्धि कई प्रकार से हुई है तथा अत्यधिक वृद्धि के लिए रु 4500/- से रु 2 लाख तथा तीन लाख होना उचित नहीं है। वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. ने यह भी उल्लेख किया है कि इन दरों को अनुमोदित करने से पहले उनसे परामर्श नहीं किया गया। यह देखा गया है कि वर्ष 2001 में वी. पी. टी. के सामान्य संशोधन प्रस्ताव की कार्यवाही करते समय पत्तन ने लाइसेंस फीस से संबंधित एक अतिरिक्त प्रविष्टि अपने संशोधित प्रस्ताव में जोर दी थी जिसकी वजह से संबंधित प्रयोक्ताओं से परामर्श करने में इस प्राधिकरण का ध्यान चूक गया। फिर भी अब इसे समीक्षा मामला अपनाकर सुधारा गया है जिसे निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसरण में लिया गया है।

जैसा कि ऊपर बताया गया है कि लाइसेंस फीस में अत्यधिक वृद्धि से इस प्राधिकरण का ध्यान चूक गया। वी. पी. टी. का यह तर्क, कि अत्यधिक वृद्धि कुछ व्यक्तियों के प्रवेश से बचने के लिए प्रस्तापित की गई थी, उचित प्रतीत

नहीं होता है। वास्तव में पत्तन इस अवस्थिति का मुकाबला उचित लाइसेंसिंग शर्तों को निर्धारित करके कर सकता है। केवल उच्च फीस अनैतिक तत्वों के प्रवेश को नहीं रोक सकती है। इसके अतिरिक्त इस बात को भी माना जाए कि लाइसेंस फीस राजस्व का स्रोत नहीं है। वी. पी. टी. ने भी इस स्थिति को स्वीकार किया है। इस स्थिति में पहले अनुमोदित लाइसेंस फीस को कम करने तथा उसकी समीक्षा करने का मजबूत मामला है। प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि लाइसेंस फीस में वृद्धि पूर्व दरों के 10% से 15% तक प्रतिबंधित की जाए। यह उल्लेख करना सुसंगत है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित वी. पी. टी. के सामान्य संशोधन पर आधारित अन्य सेवाओं के लिए की गई थी। चूंकि लाइसेंस फीस प्राप्त आप भी इस श्रेणी के अन्तर्गत आएगी इसलिए पहले स्वीकृत स्थगन को रद्द किया जाता है और नया लाइसेंस जारी करने या लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए लाइसेंस फीस में 15% की वृद्धि संशोधन पूर्व दर के ऊपर अनुमत है।

जैसा कि हमारे अंतर्गामी आदेश में उल्लेख किया गया है कि संशोधित लाइसेंस फीस इस प्राधिकरण के 6 जून, 2001 को अधिसूचित आदेश के कार्यान्वयन की तिथि से लागू होगी। वी. पी. टी. को मध्यम अंश के दौरान वसूल की गई अतिरिक्त लाइसेंस फीस लौटाने की सलाह दी गई है।

रिप ब्रेकिंग हेतु संशोधित लाइसेंस फीस के केवल 30% भुगतान को अपेक्षित करने संबंधी सम्मानीय आग्रह प्रदेश उच्च न्यायालय द्वारा पारित अन्तरिम आदेश के बारे में वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. ने सूचित किया है। यदि वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. को उचित राहत प्रदान की जाती है तो उसने मामले को अदालत के बाहर ही निपटाने की इच्छा व्यक्त की है। उच्च न्यायालय के अन्तरिम आदेश को ध्यान में रखकर रिप ब्रेकिंग के लिए लाइसेंस फीस में पूर्व प्रभावी अधोगामी संशोधन करने का निर्णय लिया गया है जो उच्च न्यायालय के अंतिम आदेश के अधीन प्रभावी होगी। इस संबंध में वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. उच्च न्यायालय के समक्ष उचित कार्यवाई कर सकता है।

- (xvi) संशोधन पूर्व दरमान ने तीसरे टग के लिए अतिरिक्त किराया प्रभार हेतु प्रशुत्क निर्धारित किया जो अंतिम सामान्य संशोधन प्रस्ताव के समय शिफ्टिंग प्रभारों में शामिल किया गया था और इसलिए तीसरे टग के किराए हेतु प्रशुत्क प्रविष्टि को दरमान से हटाया गया था। पॉल जलयानों के मामले में प्रशुत्क में पहले कोई वृद्धि अनुमत नहीं थी तथा इसलिए पॉल जलयानों के लिए शिफ्टिंग प्रभार तत्कालीन स्तर पर जारी रखे गए। वी. एस. ए. ए. से प्राप्त सूचना के आधार पर पत्तन पॉल जलयानों के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार लगा रहा है, वी. पी. टी. को इस प्रभार, जो दरमान के अनुसार नहीं था, कि वसूली रोकने की सलाह दी गई थी।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसे छानि होती है क्योंकि पॉल जलयानों के तीसरे टग के किराए के लिए कोई प्रशुत्क विद्यमान नहीं है। वास्तव में जलयान शिफ्ट करने हेतु अपेक्षित टगों की संख्या पत्तन द्वारा उपलब्ध करवानी चाहिए तथा उन्हें कंपोजिट शिफ्टिंग प्रभारों में सम्मिलित करना चाहिए। इस स्थिति के होते हुए भी चूंकि वी. पी. टी. ने प्रति सेकंड तथा तत्पश्चात टैकरों के शिफ्टिंग के लिए कंपोजिट अनुकरण दर का प्रस्ताव रखा है और वह अधिकतर एस. सी. आई. तथा वी. एस. ए. ए. के साथ सहमति पर आधारित है इसलिए यह प्राधिकरण वी. पी. टी. के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

15. परिणाम स्वरूप तथा उपर्युक्त कारणोपरा और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित को अनुमोदित करता है -

- (i). वी. पी. टी. द्वारा उपर्युक्त पैरा 13.1(ii) में प्रस्तावित दरमान के संशोधन तथा आशोधन अनुमोदित किए जाते हैं।
- (ii). (क) लाइसेंस जारी करने के लिए धारा 9 में निर्धारित वर्तमान प्रशुत्क प्रभारों को निम्नानुसार हटाया जाए तथा प्रतिस्थापित किया जाए :-



(रुपये में)

क्र० सं०	विवरण	प्रति लाइसेंस वर		
		अवधि	नया	नवीकरण
1.	स्टीवोरिंग	2 वर्ष	5175	1575
2.	जहाज मरम्मत	1 वर्ष	2415	2415
3.	चिपिंग तथा पेंटिंग	1 वर्ष	1265	1265
4.	जहाज चेंडलिंग	1 वर्ष	517.50	517.50
5.	अन्य ट्रेडर लाइसेंस	1 वर्ष	345	345

(ख). ऊपर उल्लिखित लाइसेंस फीस इस प्राधिकरण के 4 जून, 2001 को राजपत्र सं० 143 में अधिसूचित आदेश सं० - टैम्प/103/2000-वी. पी. टी. के कार्यान्वयन की तिथि से लागू होगी।

(ग). वी. पी. टी. द्वारा वसूली गई अतिरिक्त लाइसेंस फीस लौटा देनी चाहिए।

(घ). जहाज मरम्मत के लिए लाइसेंस फीस में आशोधन सम्मानीय आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय के समक्ष वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका के अन्तिम परिणाम के अन्वये है।

(ङ). (क). पॉल जलयानों के मामले में कंपोजिट अनुकर्षण प्रभार सेकेंड तथा तत्परचात शिफ्टिंग के लिए, जैसा कि वी. पी. टी. द्वारा पैरा 13.1 (iii) में प्रस्तावित है, अनुमोदित किए जाते हैं।

16. इस प्राधिकरण द्वारा उपर्युक्त अनुच्छेद 15 (i) तथा 15 (iii) के अनुसार अनुमोदित जलयान संबंधी प्रभारों के संबंध प्रभारों के संबंध में संशोधन भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने के 30 दिन बाद प्रभावी होंगे। कारगो संबंधी प्रभारों के संबंध में संशोधन भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने के 15 दिन के बाद प्रभावी होंगे।

ए. एल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 28th April, 2003

No. TAMP/104/2001-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposals from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for (i) amendments/modification in its Scale of Rates; and, (ii) levy of additional tug hire charges in case of POL vessels as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/104/2001-VPT

The Visakhapatnam Port Trust

----

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 17th day of March 2003)

1.1. This Authority had passed an Order on 16 May 2001 approving general revision of the Scale of Rates of the VPT.

1.2. With reference to the said Order, representations were received from some of the user organisations for review of some of the cargo-related / vessel-related charges and for a review of steep hike in the stevedoring / ship-repairing licence fees. Based on a preliminary scrutiny of the representation it was observed that the some of the issues brought out by the users appeared to be genuine errors, and, hence these representations were forwarded to the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for their comments. The VPT after discussions with the concerned users have submitted proposals for modification/amendments to some of the conditionalities in the Scale of Rates (SOR) and also a proposal for levy of additional tug hire charges in case of POL vessels.

**Component I –Review of the some of the conditionalities/tariffs in the SOR:**

2. The Visakhapatnam Port Users Association (VPUA) alongwith the other representative bodies of users have submitted a joint representation seeking amendments of the provisions relating to some of the vessel-related and cargo related charges. Some of the main points made in the joint representation are summarised as below:

- (i). Shifting from / to anchorage may be treated as normal shifting; and, shifting charges may be applied instead of levying pilotage fee.
- (ii). The pre-revised provision allowing 15% waiver in the pilotage fee for vessels discharging / loading below 1500 MT may be reinstated; the tonnage limit may, however, be increased to 2000 MT instead of 1500 MT for this purpose.
- (iii). The shifting charges prescribed on the basis of GRT of the vessels are very high and expensive which need to be reconsidered and brought down to a reasonable level.
- (iv). The earlier provision exempting thermal coal and coking vessels from levy of priority Berth Hire charges needs to be included since the TAMP has permitted present system of levy of priority berth hire charges to continue till a final view is taken.
- (v). The revised roadstead charges prescribed as a percentage of berth hire in the range of 25% to 75% depending upon the stay of the vessel at roads are very steep as against nominal charges levied prior to the revision.
- (vi). 25% rebate in the wharfage charges for small parcels which was withdrawn in the revised Scale of Rates may be restored to encourage small traders in the international trade to use the Visakhapatnam port instead of shifting to Kakinada.

3.1. The various points raised in the joint representation were discussed by the VPT with the VPUAA and other member associations; and consensus was arrived at on some of these issues. Accordingly, the VPT have submitted two lists (a) the agreed list; and, (b) the disagreed list.

3.2. The main points on which a consensus has been arrived at between the VPT and the concerned users are as follows:

- (i). Petroleum, Oil and Lubricants is proposed to be included in the definition of "POL".
- (ii). In view of the practices prevalent at other ports it is proposed to continue with the existing practice of collecting transshipment charges on 'kilo litre' basis.
- (iii). Pilotage fees is proposed to be exempted in the following cases:
  - (a). In case a tanker after completion of discharge / transshipment in the outer harbour is nominated as daughter tanker for receiving transshipment of crude oil and if the operational requirement necessitates shifting of this tanker to the anchorage for re-berthing, the operations shall be treated as shiftings only.
  - (b). In case a daughter tanker after receiving crude oil from mother tanker at outer harbour shifts to anchorage and re-enters the harbour for discharge or transshipment of crude, such operation shall be treated as shifting only.
  - (c). Similarly, in case a tanker after discharge / transshipment of part cargo (crude oil), is shifted to anchorage and brought back to inner / outer harbour for transshipment / discharge operations, the same shall be treated as shiftings. The proposed provision is not applicable in case of tankers shifted to roads for poor performance / repairs.
  - (d). If a working vessel is shifted from the berth to anchorage to accommodate ousting priority vessel and is brought back into port subsequently, such movement shall also be treated as shifting.
- (iv). The note (1) (a) in schedule 2.2. allowing concessional levy of Pilotage fee to be modified as follows:
 

"Vessels entering the Port but not handling cargo or passengers."

It is also mutually agreed to delete the existing note 1(c) in schedule 2.1. in view of a similar provision existing in the Scale of Rates.
- (v). A proposal for levying consolidated charge for shifting of fenders including overtime / extra officer charges will be submitted for approval of the TAMP shortly.
- (vi). As regards the representations from the users not to levy priority berth hire charges for Thermal Coal and Coking Coal vessels it has proposed to incorporate a provision that priority berth hire charges will not be levied on vessels berthing at General Cargo Berth (GCB).
- (vii). It has agreed the suggestion of the user to substitute the word "securing" in place of "lashing" in the relevant provision of penal berth hire charges as pointed out in the joint representation.
- (viii).
  - (a). In case of supply of bunkers and or water through barges, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 8 hours.
  - (b). In case of supply of water, a vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 12 hours from the time of placement of barge alongside the vessel.

- (c). Vessels taking water / bunker through sources other than barge will be permitted to stay for 8 hours from the time of completion of loading / unloading the cargo without attracting penal berth hire.
- (ix). The nomenclature in Sl. No. 25 and 26 in the table prescribing commodity-wise hook shift output (Imports) is proposed to be changed as 'Coke Coal' instead of 'Lam Coke'.
- (x). Vessel anchored at road stead awaiting berthing in the port shall not pay road stead charges, however, vessels anchored at roads and proceeding to sea (except tankers nominated for transhipment) shall pay road stead charges.
- (xi). Road stead charges reduced to 12.5% of the applicable berth hire in case of crude tankers re-anchored at roads and awaiting transhipment of crude. Road Stead charges on residual cargo shall be levied on non-crane berth hire charges instead of levying it on crane berth hire charges. No road stead charges to be levied on mother/daughter tanker meant for transhipment of POL at anchorage.
- (xii). For levy of consolidated charges for bulk transhipment time frame for volumes is specified to be one quarter of a year.
- (xiii). It has proposed to insert a word "fender" after word "launches" at Sl. No.6 in schedule 3.1. pertaining to consolidated charges for transhipment of Crude and POL.
- (xiv). Consolidated charges shall also include wharfage @ Rs. 2/- per k. l. apart from the port dues, berth hire, pilotage (including one shifting) and fire float charges.
- (xv). The day of entry of vessel to be considered for conversion of dollar denominated tariff to rupee tariff in case of an import container destuffed and utilised immediately or after some period of time.
- (xvi). A list of R.R. materials is proposed to be incorporated as a foot note in the wharfage schedule.
- 3.3. The VPT has listed down the following issues on which it could not arrive at consensus with the port users:
- (i). The port is not willing to offer any concession in pilotage fee to small parcels.
- (ii). In case of tankers with SBT, reduced gross tonnage shall be extended only to port dues and not to all port charges.
- (iii). The users request to re-consider and reduce the shifting charges and road stead charges is not acceptable to the port. It has clarified that the very purpose of proposing steep hike in road stead charges is to discourage detention of ships at roads.
- (iv). The request to give discretionary powers to port officials / committee to exempt/condone or to waive penal berth hire charges is not acceptable.
- (v). It has not agreed to the users contention to make two separate bills for berth hire charges in case of FIO vessels.
- (vi). The suggestions made by the users for reduction in cargo-related charges; and, review of licence / stevedoring fees are not acceptable.

4. A copy of the VPT's response on the joint representation was forwarded to the members who had submitted the joint representation seeking further comments if any. Further, a copy of the joint representation and the VPT's response was also forwarded to various port users / representative bodies of port users for their comments. The comments received from them were forwarded to the VPT as feedback information.

**Component II-Review of steep hike in the stevedoring/ship repairing licence fee:**

5.1. The Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) and the Vizag Ship Repairs' Welfare Society (VSRWS) have furnished separate representations relating to steep hike in stevedoring / ship repairing licence fee.

5.2. A comparative position of pre-revised and revised licence fee as given by the VPT is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Pre-revised rate			(Rate in Rupees) Revised rate	
		Duration	Fresh	Renewal	Fresh	Renewal
1.	Stevedoring	2 years	4500	4500	3,00,000	2,00,000
2.	Ship Repairing	1 year	2100	2100	1,00,000	75,000
3.	Chipping and Painting	1 year	1100	1100	No rate prescribed	
4.	Ship Chanding	1 year	450	450	50,000	25,000
5.	Other trader licences	1 year	300	300	5,000	3,500

6.1. The VSRWS has made, the following main points in its representation about steep hike in licence fee for ship repairing:

- (i). The licence renewal fee has been hiked by 3471.42% and the security deposit has been increased by 99 times as compared to the pre-revised rates. No extra facilities are offered with the proposed hike. If the renewed tariffs are made applicable, its members will have no option other than closing down their business.
- (ii). In this backdrop, the hike in the licence fee for renewal / issue of licence must be reduced to a normal level of 10% to 15% of the pre-revised fee. The security deposit may be reduced to Rs. 25000/- in the form of Bank Guarantee.

6.2. The VSA in its representation has stated that the proposal regarding increase in stevedoring licence fees was not shown to it prior to Gazette notification; and, therefore, has requested to re-open this issue for discussion; and, to give it an opportunity of hearing. In this context, it is to be clarified that the revised proposal of the VPT was not circulated to the various port users / representative bodies of port users since it was to contain only those changes which were based on discussion in the joint hearing. The VPT had included an additional entry relating to Licence fee in its revised proposal which had missed the attention of this Authority resulting in a procedural lapse of not consulting the concerned users. It was, therefore, decided to review the increase in licence fee after allowing an opportunity of hearing to all concerned. Accordingly, the representations received from the VSRWS and the VSA were forwarded to the VPT for its comments and the comments were also sought from the concerned representative bodies of port users. The comments received from various users were forwarded to the VPT as feedback information.

**Component III – Proposal from the VPT for levy of additional tug hire charges in case of POL vessels.**

7.1. The VPT has submitted a proposal about levy of additional tug hire charges (3<sup>rd</sup> tug) in case of the POL vessels.

- 7.2. The VPT has made the following main points in its proposal:
- (i). In the pre-revised Scale of Rates, additional tug hire charges for 3<sup>rd</sup> tug was prescribed @ US \$618.75 per hour or part thereof for foreign-going vessel and Rs. 20,314.00 per hour or part thereof for coastal vessel.
  - (ii). At the time of the last general revision of the Scale of Rates, for the sake of simplicity and as requested by the Trade, the hire charges for 3<sup>rd</sup> tug when used for shifting was merged with shifting charges and the shifting charges were hiked proportionately.  
  
It may be relevant to mention that the POL category was treated as separate entity and no hike in rates of POL vessels were accorded by the TAMP in the general revision Order.
  - (iv). In this backdrop, it is requested either to restore the earlier practice of collecting additional tug hire charges for 3<sup>rd</sup> tug whenever used for shifting a vessel in case of POL vessels or to adopt the shifting charges applicable to other vessels for POL vessels also.
8. A copy of this proposal was forwarded to the concerned port users and representative bodies of port users for their comments. No comments have been received from any user except from the VSAA. The comments received from the VSAA are forwarded to the VPT as feedback information.
- 9.1. In the meanwhile, the Visakhapatnam Steamship Agents Association has brought to our notice that the VPT was levying additional tug hire charges for 3<sup>rd</sup> tug in case of POL vessel which is not in accordance with the tariff prescribed in the Scale of Rates. This matter was discussed at the joint hearing held on 6 November 2001 when the VPT was directed to stop levying this additional tug hire charges till its proposal was disposed of. A formal communication from our office was also sent to the VPT in this matter.
- 9.2. Subsequently, the VPT have sought clarification about the date of applicability of stay as regards levy of additional tug hire charges in case of POL vessels. The port has opined that the additional tug hire charges should not be levied from 6 November 2001 whereas the users have opined that the TAMP orders should be made applicable even in the past cases where the bills were not issued as on 6 November 2001.
- 9.3. It was clarified to the VPT that since the levy itself was not valid till its inclusion in the Scale of Rates the question of collecting payment does not arise at all. The VPT was, therefore, requested to wait for the decision of this Authority in this regard. The VPT was also advised that there should not be any (billing) transaction on this account till this Authority disposes of the proposal; and this position was also confirmed by the VPT vide its communication dated 25 January 2002.
- 10.1. Joint hearings in this case were held on 5 February 2002 and 21 January 2003 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and the various port users have made their submissions on each of the components.
- 10.2. At the joint hearing held on 5 February 2002, the following decisions were taken based on the arguments advanced by the VPT and various user organisations present:
- (i) The VPT to file revised proposal with respect to output norms for coke/colt, roadstead charges for POL vessels and other vessels by further referring the provision given in agreed/non-agreed list.
  - (ii). The users to give suggestion about the circumstances in which the norms for levy of penal berth hire charges can be relaxed.

- (iii). (a). Operation of the revised rates for issuance of licences prescribed under Section 9 of the Scale of Rates notified in the Gazette of India on 4 June 2001 was stayed.
- (b). The rates to be re-notified would be notified with retrospective effect from the date of notification of the (revised) Scale of Rates of the VPT; and, the VPT would be required to make adjustments, if any, in the billing with reference to such re-notified rates.
- (iv). The HPCL, IOC and the SCI to liaise with the VPT and submit to this Authority agreed rates for additional tug hire in case of POL vessels.

11.1. As decided in the joint hearing, the VPT vide its letter dated 19 April 2002 has submitted a revised proposal. Some of the points already agreed by the port earlier have been reiterated in this communication. The main modification / clarification made by the VPT are summarised below:-

- (i). Road Stead charges have been reduced. The charges are to be levied on a vessel's stay at roads with an exemption upto first 24 hours before berthing on her first arrival at the roads. No road stead charges in case of iron ore vessels at the time of initial entry.
- (ii). No reduction in shifting charge is considered. In case a crude tanker after discharge of cargo at outer harbour shifts to anchorage for re-berthing at outer harbour such movement will be considered as shifting.
- (ii). If a vessel during her stay occupies more than one berth then the total stay of the vessel at the berths to be added together to arrive at berth occupancy. The relevant conditionalities in this regard have also been proposed.
- (iv). It has reiterated that constituting a committee for waiver of penal berth hire charges can not been accepted since it will deprive the very objective of introducing norms for cargo handling. It has, however, incorporated the basis of arriving at the norms for berth stay in respect of vessels with varying quantities in different hatches, etc.
- (v). Hire of cranes (of outsiders) to users will be stopped in order to provide free access to users for deployment of their own private equipment. That being so, the item number 35 in Schedule 8.13 appears to be redundant and may be deleted from the Scale of Rates.
- (vi). The proposal relating to levy of additional tug hire charges in case of POL vessel was discussed with the SCI, VSAA; and, based on the consensus arrived at with them revised towage charges have been proposed for each second and subsequent shifting in case of tankers.

11.2. Subsequently, the VPT has furnished the requisite details relating to levy of penal berth hire charges. Out of 1596 vessels which sailed during the year 2002, 117 vessels attracted penal berth hire amounting to Rs.31.94 lakhs which formed 1.41% of the total berth hire charges. The predominant reasons for levy of penal berth hire have also been explained. The VPT has proposed to incorporate new clauses in order to have more clarity to work out the norms for berth occupancy.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpts of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website ([www.tamp.nic.in](http://www.tamp.nic.in))

13.1. To summarise, the VPT has sought approval of this Authority on the following proposals/amendments in its SOR :

**I. Component : Review of some of the conditionalities/tariffs in the SOR**

- (i). To include Petroleum, Oil and Lubricants in the definition of "POL".
- (ii). Continue with the existing practice of collecting transhipment charges on 'K. L.'.
- (iii). Pilotage fees to be exempted in the following cases:
  - (a). In case a tanker after completion of discharge / transhipment in the outer harbour is nominated as daughter tanker for receiving transhipment of crude oil and if the operational requirement necessitates shifting of this tanker to the anchorage for re-berthing, the operations shall be treated as shiftings only.
  - (b). In case a daughter tanker after receiving crude oil from mother tanker at outer harbour shifts to anchorage and re-enters the harbour for discharge or transhipment of crude, such operation shall be treated as shifting only.
  - (c). Similarly, in case a tanker after discharge / transhipment of part cargo (crude oil), is shifted to anchorage and brought back to inner / outer harbour for transhipment / discharge operations, the same shall be treated as shiftings. The proposed provision is not applicable in case of tankers shifted to roads for poor performance / repairs.
  - (d). If a working vessel is shifted from the berth to anchorage to accommodate ousting priority vessel and is brought back into port subsequently, shall also be treated as shifting.
- (iv). The note 1(a) under 2.1. prescribing concession in pilotage fee on vessels entering the harbour for repairs, bunkers and water may be deleted and substituted as follows:
 

*"Vessels entering the port but not handling cargo and not disembarking or embarking passengers."*

Also, the existing note (1)(c) in schedule 2.1.- Port Dues may be deleted.
- (v). To incorporate a provision in the Scale of Rates that priority berth hire charges will not be levied on vessels berthing at General Cargo Berth (GCB).
- (vi). To replace the word "lashing" with the word "securing" in clause (i). (a) in schedule 2.3.8- Penal Berth hire Charges.
- (vii). Penal Berth Hire Charges:
  - (a). Incorporate the following clauses as note (iv) in schedule 2.3.8 Penal Berth Hire Charges in Section -2 Vessel Related Charges:
    - (iv). *The berth occupancy for each vessel for the purpose of levy of penal berth hire charges shall be subject to the following conditions:*
      - (a). *For deciding the period of stay of a vessel, number of shifts lost due to Port labour strike and labour holiday shall be excluded.*



- (b). *The shift in which the vessel is berthed shall not be deciding the vessels stay at berth since normally vessels are berthed in the middle of shift resulting in engagement of less number of hooks.*
- (c). *The period during which the floating crane was not supplied (night shifts) due to safety reason or when the floating crane is engaged for the ship's cargo but not alongside the ship shall be excluded.*
- (d). *In case of new cargoes, average performance of three consignments shall be fixed as "NORM" tentatively which will be reviewed after six months for further refinement.*
- (e). *Shifts during which Port labour/ Dock Labour stop the work demanding settlement of issue shall be excluded."*
- (b). (a). In case of supply of bunkers and or water through barges, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 8 hours.
- (b). In case of supply of water, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 12 hours from the time of placement of barge alongside the vessel.
- (c). Vessels taking water / bunker through sources other than barge will be permitted to stay for 8 hours from the time of completion of loading / unloading the cargo without attracting penal berth hire.
- (d). The nomenclature in Sl. No. 25 and 26 in the table prescribing commodity-wise hook shift output (Imports) in item (ii). Schedule 2.3.8 to be changed as 'Coke Coal' instead of 'Lam Coke'.
- (viii). **Road Stead charges:**
- (a). Road stead charges for vessels are reduced; road stead charges introduced on crude tanker re-anchored at roads and awaiting transshipment of crude. The road stead charges proposed by the port are as follows:

Particulars	Vessel anchored at roads	Crude tankers re-anchored at roads and awaiting transshipment of crude
	% of the applicable berth hire charges	% of the applicable berth hire charges
First 24 hours	Nil	Nil
After 24 hours and upto 10 days	10%	5%
11th day to 20th day	20%	7.5%
21st day onwards	75%	75%

- (b). Road stead charges on residual cargo to be levied on non-crane berth hire charges instead of levying it on crane berth hire charges.
- (c). This charges are to be levied on a vessel's stay at roads with an exemption up to first 24 hours before berthing, on her first arrival at the roads. In case of iron ore vessels no road stead charges shall be levied at the time of initial entry.
- (d). Vessel anchored at road stead awaiting berthing in the port shall not pay road stead charges, however, vessels anchored at roads and proceeding to sea (except tankers nominated for transhipment) shall pay road stead charges.
- (e). No road stead charges shall be levied on mother / daughter tanker meant for transhipment of POL at anchorage.

(ix). **Berth hire Charges:**

If a vessel during her stay occupies more than one berth then the total stay of the vessel at the berths will be added together to arrive at berth occupancy. Berth hire charges shall be levied as applicable to the respective berths; and, berth hire charges for the residual period if any, after converting the total stay into units of 8 hours will be levied as specified below:

- (a). Crane berth hire charges if all are crane berths.
- (b). Non- crane berth hire charges if all are non-crane berths.
- (c). Crane berth hire charges if berths are both crane and non-crane.
- (x). For levy of consolidated charges for bulk transhipment time frame for the volumes is specified to be one quarter.
- (xi). Insert a word "fender" after word "launches" at Sl. No.6 in Schedule 3.1. - Consolidated charges for transhipment of Crude and POL any where in outer harbour.
- (xii). The existing note no. (4) in Schedule 3.1. to be modified to state that Consolidated charges shall also include wharfage @ Rs. 2/- per k. t. apart from the port dues, berth hire, pilotage (including one shifting) and fire float charges.
- (xiii). The day of entry of vessel to be considered for conversion of dollar denominated tariff to rupee tariff in case of an import container destuffed and utilised immediately or after some period of time.
- (xiv). Wharfage on automobiles to be continued to be dealt with under the unenumerated category. The following list of R.R. materials to be incorporated as a foot note against item 32 in the wharfage schedule :

Sr. No.	List of R. R. materials:	Grades
1.	Fused Magnesia / Fused Magnesite /Dead burnt magnesite / DBM, Clinker/F.M.	92 to 97,97.5
2.	Chinese dead burnt magnesite	9460
3.	Chinese fused magnesite	
4.	Chinese fused magnesite	97100
5.	Magnesia Grog, Magnesium Clinker & Sea water magnesite	
6.	Reframul	60,70,90
7.	Al/Mg Alloyed powder	
8.	Brown fused Alumina or BFA	

Sr. No.	List of R. R. materials:	Grades
9.	Grades I, II and III of :  Calcined Bauxite / Rotary Kiln calcined Bauxite/Round Kiln calcined Bauxite / Rotary Kiln Bauxite / Shaft Kiln Bauxite/ Shaft Kiln calcined Bauxite / Refratar Bauxite / Star Bauxite / Round Kiln Super Grade.	
10.	Round Kiln Mid.Iron-2 Grade	
11.	Magnesia bricks / Magnestie brick / Magnesia brick grog / Magnesite Brick Grog.	

- (xv). To delete item number 35 in Schedule 8.13 from the Scale of Rates as it is redundant .

**II. Component- Review of steep hike in the stevedoring / ship repairing licence fee:**

- (i). The VPT has clarified that the review of steep hike in stevedoring and ship-breaking licence fees may be decided by the TAMP.
- (ii). The VSAA and VSRWS have requested to reduce the hike in licence fee for renewal / issue of licence to 10% to 15% of the pre-revised rate as applied for the other tariff items;and , to reduce security deposit to Rs.25,000/- in form of Bank Guarantee.

**III. Component – Proposal from the VPT for levy of additional tug hire charges in case of POL vessels.**

The proposed composite towage rate for each second and subsequent shifting in case of tankers as given below:

Description	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
Upto 65,000 DWT	Nil	Nil
65,000 DWT to 1,15,00 DWT	1250	41,000
Above 1,15,000 DWT	2500	82,000

13.2. The VPT has stated that following suggestions of the port users are not acceptable to it:

- (i). Concession in pilotage fee and wharfage charges for small parcels.
- (ii). In case of tankers with SBT, reduced gross tonnage shall be extended only to port dues and not to all port charges.
- (iii). The request to give discretionary powers to port officials / committee to exempt/condone or to waive penal berth hire charges is not acceptable.
- (iv). The users contention to make two separate bills for berth hire charges one for 60% and the another for 40% is also not acceptable.
- (v). Reduction in shifting charges is not acceptable.
- (vi). Similarly request for reduction in wharfage on automobiles and few other cargo items is not acceptable. Wharfage rate for automobiles may continue to be dealt with under the unenumerated category.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position:

- (i). This Authority had passed an Order on 16 May 2001 approving the general revision proposal of the VPT. The VPUA and other user organisations have submitted a joint representation in July 2001 suggesting for some amendments/ modifications in the Scale of Rates. The various suggestions made by the users were discussed by the VPT with the concerned port organisations and an agreed list and disagreed list have been submitted to this Authority for approval.

This proposal from the VPT is for amendments/ modifications to its existing Scale of Rates.

- (ii). The road stead charges prescribed in the existing Scale of Rates are 25% to 50% of the applicable berth hire for the number of stay at the anchorage. The VSAA and the other users have pointed out that the existing road stead charges are very high in comparison to the berth hire charges applicable at moorings. In line with the suggestions of the users, the VPT has proposed to reduce the existing road stead charges to a level of 10% to 20% of the applicable non-crane berth hire charges for the vessels stay upto 20 days and 75% in case a vessels stay at anchorage beyond 20 days. The proposed charges are less than the rate applicable at moorings. Levy of anchorage fee is in vogue in most of the major ports but a separate charge is prescribed without linking it to the berth hire. The VPT has already been advised by this Authority to prescribe separate rates for anchorage fees without linking them to berth hire. Eventhough the VPT has been advised to submit a proposal in this regard, we have not received any such proposal from the VPT so far. The VPT is, therefore, advised to expedite submission of its proposal. Notwithstanding this position, this Authority approves the proposed reduction in the road stead charges since this has been mutually agreed between the port and the concerned users.

The road stead charges on residual cargo is proposed on non-crane berth hire charges instead of its application on crane berth hire charges in the existing SOR. As rightly stated by the users, crane element built in the road stead charges has no relevance for levy of road stead charges and hence this modification is accepted.

Road stead charges in the range of 5% to 7.5% of the applicable berth hire charges have been proposed for tankers re-anchored at roads and awaiting transshipment of crude oil. The VPT has proposed not to levy any road stead charges on iron ore vessels at the time of initial entry and for mother tanker/daughter tankers nominated for transshipment of POL at anchorage. Further, it is proposed not to levy road stead charges on vessel anchored at road stead awaiting berthing in the port, however, road stead charges shall be levied if the vessels anchored at roads proceeds to sea except in case of the tankers nominated for transshipment. Since all the above modifications are an agreed formulation with the concerned users this Authority is inclined to approve this proposal of the VPT.

- (iii). The VPT has agreed to modify definition of the POL, to correct some of the typographical errors, to levy concessional pilotage on vessels not handling cargo or passengers, to incorporate a list of R.R. materials as a foot note in the wharfage schedule, to change the nomenclature of 'Coke Coal' in the commodity-wise hook shift output (Imports) as 'Lam Coke', prescribe time limit of one quarter for the volumes stipulated in the Scale of Rates for levy of consolidated charges for bulk transshipment, etc. These modifications are in line with the request from the user organisations and hence this Authority has no reservation in approving the same.

- (iv). The users have pointed out that that priority berth hire charges were not levied for thermal coal and coking coal vessels as per the provisions prescribed in the pre-revised Scale of Rates, however, the existing Scale of Rates does not stipulate this exemption. In this regard the VPT has proposed not to levy priority berth hire charges on the vessels berthing at the General cargo berth. It may be relevant to mention that in the general revision Order passed by this Authority it was specifically mentioned that in line with the decisions taken at the other major port this Authority does not approve or disapprove the priority berth arrangement at the VPT; and; the VPT was advised to continue to levy the charge as hitherto until the a final view is taken for common adoption at all the major ports. That being so, the VPT is advised to incorporate the pre-revised condition relating to non levy of priority berth hire charges in case of thermal coal and coking coal vessels.
- (v). The users have contended that the shifting charges prescribed on the basis of the GRT are very high and expensive and should be reduced to a reasonable level. They have also requested for reduction in the wharfage rate for raw petroleum coke and calcined petroleum coke. The VPT has not agreed for any reduction in the shifting charges and wharfage charges. It may be relevant to mention here that the existing tariffs were fixed based on the financial position derived from the cost statements by adopting the cost plus formula. The users have not pointed out any error apparent on the face of the record warranting a review of the tariff already fixed. That being so, reduction in the shifting charges and wharfage rates for a few cargo items is not found to be necessary at this juncture.
- (vi). The users have contended that all shifting from/to anchorage must attract normal shifting charges and not pilotage fees. In this regard the VPT has proposed to exempt those tankers/daughter vessels from second levy of pilotage fee which are shifted to anchorage after completion of discharge/transshipment at the outer harbour due to operational requirement and thereafter re-enter the harbour discharge/transshipment operations. The proposed provision is not applicable in case of tankers shifted to roads for poor performance/repairs. Further, if a working vessel is shifted from the berth to anchorage to accommodate ousting priority vessel and is brought back into port subsequently is to be treated as shifting only.

The term 'Shifting' generally means movement of vessel within the same harbour or from inner harbour to outer harbour or vice versa. It may be relevant to mention that all movements between berths and anchorage will attract levy pilotage fee. As per the accepted definitions of shifting, the proposed movements of vessels cannot be classified as shifting; it undoubtedly qualify for levy of pilotage fee. The VPT has conceded the users request partially and has proposed to consider these specific movements as shifting. Since this proposal is made by the port based on its commercial judgement, this Authority approves this proposal of the VPT.

- (vii). The VSAA have pointed out that in case a vessel handles cargo at more than one berth the VPT collected the berth hire charges berth wise for each block of 8 hours instead the summing of total stay at the berths for the purpose of levy of berth hire charges. The VPT at the joint hearing earlier agreed to accept this proposition subject to levy of the higher of the applicable berth hire rates.

Subsequently, the VPT has modified this proposition so as to levy berth hire charges for the respective berths; and, for the residual period arrived at after converting the total stay at all the berths into units of 8 hours, the berth hire charges shall be levied based on its stay on crane berth/non-crane berth or both these berth during its stay in the port. In this context it may be relevant to state that this Authority in such cases adopts the principle of allowing carry forward of the status obtained at the beginning of the eight hour block.

Nevertheless, since the users have agreed to the proposed formulation the proposed modification is approved.

- (viii). With reference to levy of penal berth hire charges, the users feel that it will be impractical to apply hook-output norms in a strait jacketed manner to all cases; there should be a committee/sub-committee to analyse the reasons for non-achievement of norms; and, to exempt/condone levy of penal berth hire charges in genuine cases. The VPT is firmly of the view that there shall be no discretion at all to relax the norms fixed. The CSLA have pointed out that the reasons for exemptions in levy of penal berth hire must be included in the Scale of Rates if port is hesitant to use their discretion.

In this regard, the VPT has proposed to incorporate a few conditionalities for levy of penal berth hire in order to have more clarity in arriving at output norms for berth occupancy. It has proposed to exclude the number of shifts lost due to port strike, non supply of floating crane in night shifts, etc., while arriving at the output the norms. It has also stipulated the period for which penal berth hire shall not be levied in case of supply of bunkers and or water through barges. The proposed provisions appear to be reasonable as they will provide greater clarity to the arrangement envisaged and will benefit the users and, therefore, are accepted.

- (ix). In order to provide free access to users for deployment of their own private equipment, the port has decided to stop hiring out the equipment of outsiders. In view of this the port has requested to delete the hire charges of wagons in the existing Scale of Rates as redundant. The proposed deletion appears to be reasonable and hence this Authority has no reservation in accepting the same.
- (x). The VPT has proposed to modify the existing note no. (4) in Schedule 3.1. to state that Consolidated charges shall also include wharfage @ Rs. 2/- per k. L. apart from the port dues, berth hire, pilotage (including one shifting) and fire float charges. Since this modification is mutually agreed with the users and shall be for the benefit of the user, this Authority is inclined to incorporate the proposed modification in the Scale of Rates.
- (xi). The VPT has not allowed any concession in pilotage fee and wharfage rate for small parcels requested by the users. It is relevant to mention that the issue relating to concession on small parcels has already been dealt with in the last general revision Order and hence there does not appear to be any reasons for a review now.
- (xii). Similarly the users demand for a separate wharfage rate for automobile has not been accepted by the VPT since hardly ten number of automobiles are handled per annum. That being so, as stated by the VPT the wharfage rate on automobile will continue to be levied as unenumerated category.
- (xiii). The users have requested that in case of the segregated ballast tank the reduced gross tonnage may be applied for all the port charges instead of restricting its application to port dues. This Authority has passed an Order for common adoption for all the major ports prescribing that in case of segregated ballast tank the reduced gross tonnage shall be consider only for levy of port dues. The contention of the VPT is in accordance with the stated position of this Authority and hence is accepted.
- (xiv). The users have requested that the composite berth hire charges should be split into cargo-related charges and vessel related charges. This issue has been already settled by this Authority in the case relating to a representation filed by the MANSA. In that case it was held that there would be no justification to split the berth hire charges; and, the entire berth hire charges

should be payable to the port by the vessel. No extraordinary circumstances emerge at the VPT warranting a review of the decision taken in the MANSA case.

- (xv). The VSRWS and the VSA have pointed out that the increase in licence fee for ship repairing and stevedoring in the revised Scale of Rates is manifold and a huge jump from a meagre Rs. 4500/- to Rs. 2 lakhs and 3 lakhs is not justified. The VSRWS have also pointed out they were not consulted before approving these rates. It has been observed that while processing the general revision proposal of the VPT in 2001, the port had included an additional entry relating to licence fee in its revised proposal which had missed the attention of this Authority causing a procedural lapse of not consulting the users concerned. It has however been rectified now by admitting a review case which has been processed following the usual consultation procedure prescribed.

As stated above the steep hike in the licence fee missed the attention of this Authority. The argument of the VPT that the steep hike was proposed to avoid entry of frivolous people does not appear to be reasonable. In fact the port can tackle this aspect by prescribing suitable licencing conditions. Higher fee alone may not deter entry of unscrupulous elements. Further, it is to be recognised that licence fee is not a source of revenue. The VPT also accepts this position. That being so, there is a strong case for reviewing and reducing the licence fees earlier approved. The users have suggested that the increase in licence fee may be restricted to 10%-15% of the earlier rates. It is relevant to mention that in the general revision Order of the VPT passed by this Authority, 15% hike in the rates were accorded for other services based on the position obtained from the cost statements. Since the income from licence fee will also come under this category, the stay granted earlier is vacated and a 15% hike in the licence fee for issue of fresh licence or for renewal of the licence over the pre-revised rate is allowed.

As already stated in our interlocutory order, the revised licence fee would be applicable with retrospective effect from the date of implementation of this Authority's Order notified on 6 June 2001. The VPT is advised to refund the excess licence fee collected during the intervening period.

The VSRWS has informed about an interim order passed by the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh requiring payment of only 30% of the revised licence fee for ship-breaking. The VSRWS has indicated its desire to settle the matter out of court if suitable relief is provided to them. In view of the interim order of the High Court, the decision taken now for a retrospective downward revision of the licence fee for ship breaking will come into effect subject to the final order of the High Court. The VSRWS may take appropriate action before the High Court in this connection.

- (xvi). The pre-revised Scale of Rates, prescribed tariff for additional tug hire charges for 3<sup>rd</sup> tug which was merged with the shifting charges at the time of last general revision proposal and hence the tariff entry for hire of 3<sup>rd</sup> tug was deleted in the SOR. In case of POL vessels no increase in tariff was allowed earlier and hence the shifting charges for POL vessels were maintained at the then existing level. Based on the information received from the VSAA that the port is levying additional tug hire for POL vessels, the VPT was advised to stop levying this charge which was not in accordance with the SOR.

The port has pointed out that it incurs loss since no tariff exists for hire of 3<sup>rd</sup> tug to POL vessels. In fact, the port should provide number of tugs required for shifting a vessel and include them in the composite shifting charges. Notwithstanding this position, since the VPT has proposed a composite towage rate for each second and subsequent shifting of tankers, and that too based on

a consensus arrived at with the SCI and VSAA, this Authority is inclined to approve this proposal of the VPT.

15. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

(i). The amendments and modifications to the existing Scale of Rates as proposed by the VPT in para 13.1 (I) above are approved.

(ii). (a). The existing tariff prescribed in Section-9—Charges for issuance of licence is deleted and substituted as follows:

Sr. No.	Particulars	(Rate in Rupees)		
		Rate per licence		
		Duration	Fresh	Renewal
1.	Stevedoring	2 years	5175	5175
2.	Ship Repairing	1 year	2415	2415
3.	Chipping and Painting	1 year	1265	1265
4.	Ship Chandling	1 year	517.50	517.50
5.	Other trader licences	1 year	345	345

(b). The licence fee mentioned above will be made applicable from the date of implementation of this Authority's Order no. TAMP/103/2000-VPT notified on 4 June 2001 vide Gazette number 143.

(c). The VPT should refund the excess licence fee collected.

(d). The modification in the licence fee for ship repairing is subject to the final outcome in the Writ Petition filed by the VSRWS before the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh.

(iii). (a). The composite towage charges for second and subsequent shifting in case of POL vessels as proposed by the VPT at para 13.1. (III) is approved.

16. The amendments relating to vessel related charges approved by this Authority vide paragraphs 15(i) and 15(iii) above will come into effect 30 days after the date of their notification of the Order in the Gazette of India. The amendments relating to cargo related charges will come into effect 15 days after the date of their notification of the Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[No. ADVT/III/IV/143/03-Exty.]